JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ, es Profesor Interino de la Universidad de A Coruña y Doctor en Historia Moderna por la USC. Miembro del proyecto *Investigación y edición crítica comentada de las Actas de las Juntas do Reino de Galicia, (1999-2006)*, y actualmente del grupo GI-1921 Historia Moderna de la USC. Sus principales líneas de investigación son las actividades marítimas en España (1700-1820), en particular lo referido al mercado laboral y a la plurifuncionalidad de las gentes del litoral, la administración de los asuntos de Marina (s. XVIII) y los gremios y cofradías de mar (s. XVIII).
Sus principales publicaciones son "Proyectos de pesquerías de peces corsarios en la Galicia del siglo XVIII"; "La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII"; "Los escenarios de las deserciones. Refugios y salidas profesionales de los prófugos de la Real Armada del siglo XVIII"; y *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII.*

Resumen

Las embarcaciones de pasaje transportaron personas pero también otros fletes (cereal, ganado, correos, etc.) entre localidades litorales próximas. Este servicio cobró especial relevancia en Galicia; los enclaves de su recortada costa se comunicaron entre sí más rápidamente por mar que por tierra dada la precaria red de carreteras. Los barcos más modestos fueron de titularidad particular, a menudo compartida, de reducido arqueo, plurifuncionales (usos de pasaje y pesca) y conforme a las tipologías comunes. Los de propiedad señorial (laica o eclesiástica) desde antiguo venían prestando este servicio sin competencia. En el siglo XVIII esta exclusividad fue contestada por los matriculados esgrimiendo su teórica libertad para desempeñar cualquier actividad marítima. También fue fuerte la oposición a los monopolios disfrutados por algunos concejos, privilegios que la Secretaría de Marina confirmó sólo cuando fueron constatados documentalmente y siempre los condicionó al empleo de profesionales autorizados. El régimen de explotación más común del pasaje fue el arriendo. Las tarifas variaron en función del peso de la carga y se contemplaron servicios nocturnos ante demandas extraordinarias. Generalmente los rendimientos económicos de esta actividad fueron pobres, de ahí el desinterés por el pasaje de la mayoría de los patrones de pesca, y obviamente de los de cabotaje.

Palabras clave: Transporte; embarcaciones de pasaje; pesca marítima; matriculados; siglo XVIII.

Abstract

The passenger vessels shipped also freights (grain, cattle, post, etc) between coastal towns next to each other. This service acquired major importance in Galicia. The enclaves of its jagged coastline could be faster communicated by sea than by land due to its poor road network. The most modest ships were privately owned – often co-owned –, of reduced tonnage with different functions (passenger transport and fishing) and pursuant to ordinary typologies. Those of state or church ownership were providing this service with no competition for a very long time. In the 18th century the registered seamen objected to this exclusiveness, putting forward their theoretical freedom to develop any activity in the seas. The opposition to some town council's monopolies was also strong, privileges that the Ministry of Maritime Affairs did not ratified until they were verified with proper documentation, and always providing the employment of authorised professionals. The most common system of passenger exploitation was the lease. The fares varied depending on the freight weight, and night services were considered upon special demand. In general, the economic profits from this activity were low, hence the lack of interest in passenger vessels of most skippers and coastal masters.

Key words: Transport; shipping passenger; sea fishing; registered seamen; 18th century.

Códigos JEL: N7 - N5

Libertad *versus* monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral gallego en el siglo XVIII

José Manuel Vázquez Lijó
Universidad de Santiago de Compostela

El estudio del pasaje marítimo durante el Antiguo Régimen, entendido como un servicio de transporte, sobre todo de personas pero también de mercancías, entre enclaves litorales muy próximos, está pendiente en gran medida, no sólo para Galicia[1], principal marco geográfico del presente trabajo, sino en general en la Europa *in the age of sail*. Esto puede afirmarse a tenor tanto de la práctica ausencia de noticias sobre el mismo en historias generales de los transportes[2], como de la falta de artículos monográficos en revistas de prestigio donde cabría encontrarlos, caso de *The Journal of Transport History, Research of Maritime History o Mariner's Mirror*[3]. Este vacío historiográfico obedece en parte al carácter auxiliar de dicha actividad, que reportó ingresos complementarios a las gentes del litoral y cuya frecuencia fue irregular, lo que hace difícil seguir su rastro documental. Con todo, el ejercicio del pasaje marítimo está sobradamente constatado en Bretaña y en otros puntos de la fachada atlántica

---

[1] El acopio de noticias, fundamentalmente bibliográficas y por lo general someras, realizado por Máiz Vázquez (1999) es notable, aunque en su mayoría se refieren a servicios de pasaje posteriores a 1850.

[2] En el amplio enfoque de Livet, las alusiones son contadísimas. Por ejemplo, al referirse al conocido viaje del inglés Arthur Young por la Provenza, se menciona de pasada que cogió una "barque ordinaire" para llegar a las Îles d'Hyères. Livet (2003), p. 441.

[3] Además de los índices de sumarios y los resúmenes de contenido de estas tres publicaciones periódicas también se han efectuado búsquedas avanzadas por descriptores en las bases de datos FRANCIS, Historical Abstract y Royal Historical Society, encontrando tan sólo un estudio monográfico sobre el pasaje en la bahía de Galway, publicado en una revista de difusión limitada. Collins (2001).

francesa, y se ha puesto de ejemplo de pluriactividad[4]. A ésta obedeció la integración en 1787 de los mareantes y pescadores de Vigo en un sólo gremio ya que unos y otros "se ocupan indistintamente en estos exercicios, pues luego que llega al puerto de buelta de viage un barco de comercio, su tripulación se emplea en la pesca y salen otros a su reemplazo"[5].

Centrándonos en Galicia, los barcajes fluviales han merecido mayor atención por parte de los historiadores[6], pese a que en bastantes casos los rendimientos de determinados ejemplos de pasaje marítimo fueron equiparables a los de éstos. El desconocimiento de esta realidad histórica actuó de acicate para la investigación cuyos resultados se dan a conocer en las próximas páginas. No se ha pretendido realizar un inventario exhaustivo de la flota de pasaje, labor que, dicho sea de paso, es imposible a partir de los registros oficiales de la matrícula de embarcaciones y ardua y no siempre fructífera con base en las listas que figuran en las respuestas al interrogatorio para establecer la Única Contribución. Habida cuenta las competencias del personal administrativo de Marina, los expedientes de esta Secretaría de Despacho relativos a matrículas constatan controversias en torno a la explotación de estos servicios de transporte. También se ha sacado provecho de los protocolos de escribanos del ramo de Marina y, para el caso concreto de la renta del pasaje percibida por la ciudad de A Coruña, se ha consultado la documentación relativa a arriendos y cuentas de propios y arbitrios de dicho municipio.

Debido a lo accidentado de la costa gallega, donde era más fácil salvar por mar que por tierra la distancia entre localidades del litoral, en sus rías el pasaje fue un servicio de transporte fundamental y relativamente rápido, toda vez que la alternativa de los viales terrestres dejaba mucho que desear[7]. Lo mismo puede afirmarse para la cornisa cantábrica y en particular para Asturias, cuya precaria red de

---

4 Como botón de muestra, la gente de mar de los *quartiers* (distritos marítimos) bretones de Vannes y de Auray practicaron el transporte de pasajeros y mercancías, pero también la pesca costera y la extracción de ostras. Le Bouedec (2002). Para el área de Aveiro es conocido el empleo estacional, no simultáneo, de unos mismos profesionales marítimos en la pesca, la producción de sal y la recogida de algas. Amorim (2002), pp. 193 y ss.

5 Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265. Doc. Vigo, 20 de julio de 1787.

6 Un mapa de los barcajes gallegos y datos sobre precios de arriendo y rendimientos en García Lombardero (1973), pp. 68, 198-200. Noticias sobre propiedad y condiciones de explotación de las embarcaciones de pasaje fluvial en la provincia de Ourense en Gallego Domínguez (1999). Para los casos del Ulla y Sarandón Gelabert González (1972), sobre el pasaje a Portugal a través del Miño Iglesias Almeida (1984), y para el ámbito de la Ribeira Sacra Vázquez Rodríguez (1997).

7 La administración borbónica, con escaso y tardío éxito, ordenó actuaciones encaminadas a la mejora de los caminos públicos, cuyo pésimo estado padecieron en sus propios huesos ilustres extranjeros y del que dejaron testimonio escrito en sus cuadernos de viaje y epistolarios. Se buscó potenciar los intercambios comerciales mediante la rebaja de los costes de transporte, especialmente altos en Galicia, debido a su accidentada orografía. Estos condicionantes físicos no pasaron por alto a los ministros reales aquí destinados, siendo significativas a este respecto las palabras de D. Rodrigo Caballero, Intendente General de Galicia, en una carta de 1720 a la Justicia y Regimiento de A Coruña: "un país tan montañoso como el que se compone este Reino y sus puertos casi ynascisibles como los que tiene, pide a bozes que el arte enmiende a la naturaleza para la seguridad y convenienzia de los

caminos llevó a un comisionado de la Corona a calificarla en 1772 de "la Siberia española"[8]. Es bien conocido el impulso dada por la Corona desde mediados del siglo XVIII a la construcción de una carretera principal, lo más recta posible entre A Coruña y Madrid (el llamado Camino Real de acceso a la Meseta), quedando desatendida la red interior de Galicia que al cierre del siglo continuaba en pésimas condiciones[9]. Los viales costeros no fueron la excepción, siendo intransitables en muchos casos y pésimamente comunicados por puentes por lo general en mal estado debido a la acción combinada de la salitre y la erosión del mar. Por ejemplo, la ruta Pontesampaio-Redondela-Vigo-Baiona fue calificada por el contemporáneo Lucas Labrada como "de lo más infeliz que se puede idear", y el tránsito Muros-Noia resultaba incluso peligroso, pues algunos puentes eran anegados en las pleamares y otros de composición muy precaria (a base de palos de madera de pino y un firme de tierra y tojo)[10]. No es de extrañar, por lo tanto, que en estas zonas costeras funcionasen varias embarcaciones de pasaje.

1. Propiedad, características y fletes de la flota de pasaje

En la Galicia, como en la Asturias[11], del siglo XVIII, se constatan por un lado actividades de pasaje marítimo en libre competencia y por otro la persistencia, en algún caso desde la Baja Edad Media, de privilegios para la práctica en exclusiva de estos servicios de transporte de corta distancia entre puntos del litoral. Unos derechos que, como los barcajes[12], entre las orillas de los ríos, fueron disfrutados por señores, laicos y eclesiásticos, y por concejos, las más de las veces en virtud

---

pasajeros..." Archivo Municipal de A Coruña (AMC), Libros de Acuerdos Municipales. Caja 36, fols. 66r-67r.

[8] Citado en Peribáñez Caveda (1990), p. 88. Información sobre pasaje en las rías asturianas a finales del siglo XVIII en Merinero y Barrientos (1992), pp. 105, 109, 208, 246 y 259. Un interesante expediente sobre las barcas llamadas del Espín y de Porto en la ría de Navia en Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Matrículas-Pesca, Leg. 2.190, Doc., 24 de abril de 1806. También se alude a la primera en Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), Legajo (Leg.) 259. Doc. A Coruña, 10 de febrero de 1751.

[9] Lucas Labrada, secretario del Real Consulado de A Coruña, a principios del siglo XIX dejó escrito: "Una provincia por la mayor parte montuosa cual es Galicia, con los peores caminos transversales que se puedan imaginar mal puede adelantar sin ellos la cultura de las tierras ni dar salida a sus productos. Tampoco puede ponderarse bastante el beneficio que la debe resultar de que se hagan transitables para todo género de acarreos". Artaza Montero (1986) y García-Fuentes de la Fuente (1999).

[10] Ésta y otras referencias al lamentable estado de la red viaria gallega a mediados del siglo XVIII en Madrazo Madrazo (1984), I, pp. 238-247.

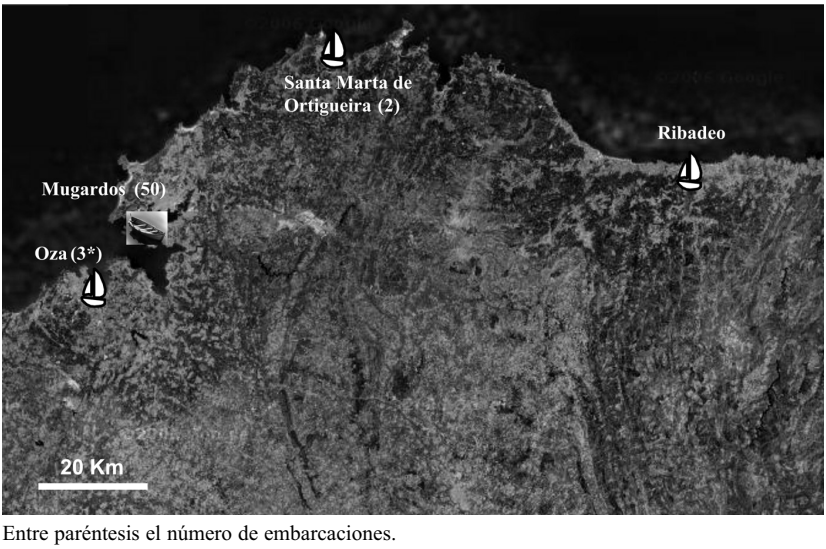
[11] Desde tiempo atrás dos servicios de pasaje comunicaban las orillas de la ría de Navia. Uno, monopolizado por las casas de Santa Cruz de Marcenado y Trelles partía del embarcadero del Espín y otro de cerca de Porto (no confundir con el lugar del mismo nombre en la ría del Eo) y era efectuado libremente "por los vecinos que quieren poner barco allí para el tránsito de los pasajeros". AGMAB, Matrículas-Pesca, Leg. 2.190, Doc. 24 de abril de 1806.

[12] Diez, la mayoría, de las barcas de transporte de los ríos orensanos estudiados por Gallego Domínguez (1999) eran de propiedad eclesiástica (entre otras la de Gundín del monasterio de Montederramo, la de Prado del monasterio de Melón, y la de Bieite del Colegio compostelano de la Compañía de Jesús); cinco de señores laicos, y cuatro de concejos, entre ellas la de Ourense.

Mapa 1. Localización de los barcos de pasaje en la costa gallega, de Ribadeo a Coruña (2ª ½ del s. XVIII)

Pasaje en régimen de monopolio o en competencia limitada

Barcos dedicados eventualmente al pasaje en libre competencia



Entre paréntesis el número de embarcaciones.

*Un barco, el arrendado por el concejo de A Coruña, se dedicaba en exclusiva al transporte de pasajeros. En la década de 1770 los barcos matriculados en Oza se turnaban semanalmente, de dos en dos, en el transporte de caballerías y ganado.

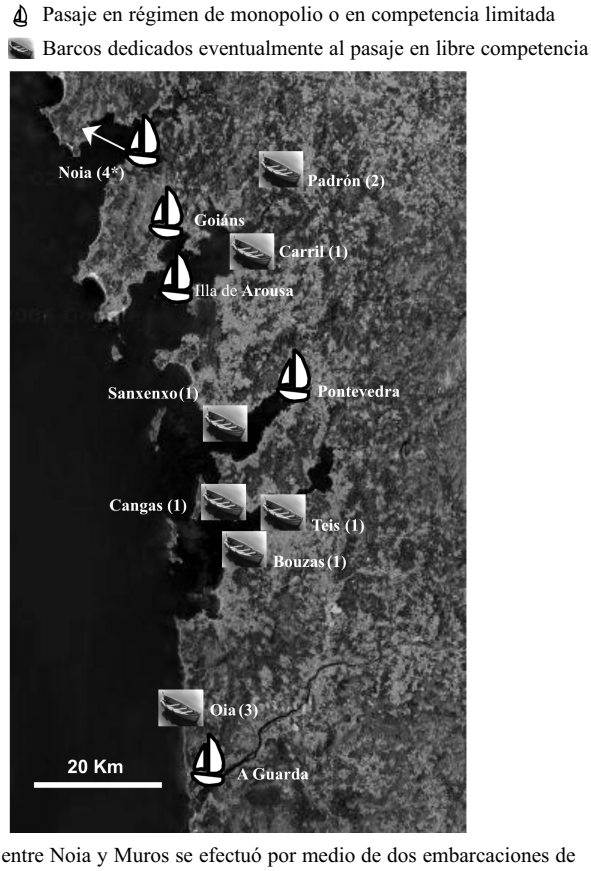
de concesiones o enajenaciones de la Corona, que también lastraron el tráfico a través de los grandes cauces europeos sujetos a multitud de *péages*[13]. Entre los perceptores de rentas de pasaje figuraron la casa hidalga de Goiáns (Boiro) ya en 1620[14], y varias instituciones religiosas; por ejemplo la llamada barca de la Merced, que circulaba en el pequeño espacio que mediaba entre la parroquia de San Salvador de Lérez y la villa de Pontevedra, fue beneficiada al menos desde época de los Reyes Católicos por los benedictinos de San Xoán de Poio; y fuera del litoral gallego están los casos de la barca de Santo Domingo, propia de la colegiata de Santillana del Mar, y la del Puntal, en funcionamiento en la ría de

[13] Ejemplos para el Saona, Elba, Rhin, Ródano, etc., y bibliografía sobre "navigation exclusive" en Livet (2003), pp. 114-115, 263-264 y 563-564.

[14] Para esa fecha y para algunos años del siglo XVIII se testimonia el funcionamiento de un modesto servicio diario de transporte en dorna, arrendado por el señor de Goiáns, que garantizaba la comunicación entre las orillas del pequeño "estanque" formado al desaguar el río Coroño. Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Pontevedra (AHDPP), Archivo Caamaño, Leg. 1.229/17,20.

Villaviciosa y que fue arrendada por el monasterio de Valdediós[15]. Por su parte, hubo concejos gallegos que ingresaron cantidades por el arriendo de servicios de pasaje en calidad de propios municipales. En este trabajo se estudiará en particular el caso de la ciudad de A Coruña, propietaria de una embarcación que al menos desde principios del siglo XVI permitía la circulación de personas y bestias entre las parroquias de Oza y Perillo[16]. Por su parte las villas de A Guarda y de Santa

Mapa 2: Localización de los barcos de pasaje en la costa gallega, de Muros a A Guarda (2ª ½ del s. XVIII)



* El carreto entre Noia y Muros se efectuó por medio de dos embarcaciones de pasaje hasta 1765. Y por cuatro desde esta fecha hasta al menos 1772.

---

15 Sobre la barca de los monjes de Poio, Archivo Histórico Nacional (AHN), Clero, Libros: 10.313, cajón 12; 10.290, fol. 167; AGS, SM, Leg. 287. Doc. Madrid, 28 de julio de 1765; AGMAB, Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPP), Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (5), fols. 5r-7r. Datos acerca del barco de la citada colegiata en AGS, SM, Leg. 267, Guarnizo, 19 de noviembre de 1770. Para el caso de Valdediós, AGMAB, Matrículas. Generalidad, Leg. 1.873.

Marta de Ortigueira tuvieron las suyas, y en la costa de Cantabria funcionaron las de Ampuero, Treto, Santoña y Puente de Ramales[17]. También gremios de mar, caso de los gallegos de Noia y Ribadeo y el asturiano de Ribadesella, percibieron rentas de esta naturaleza.

Una tercera situación, que puede denominarse de competencia limitada, se dio en el caso del pasaje entre Noia y Muros. A principios del siglo XVII este servicio era arrendado al mejor postor por el concejo de Noia; pero luego el gremio de mar de dicha villa pasó a fijar las condiciones del mismo y a ingresar cantidades por este concepto[18]. Este servicio lo venían prestando dos embarcaciones que rotaban semanalmente hasta que en 1765 pasaron a ser cuatro las que, como antes, se turnaron por semanas, pues todos los demás patrones del puerto de dicha villa, preguntados con ocasión de la revista extraordinaria de matrículas entonces en curso, voluntariamente prefirieron continuar con las faenas pesqueras. Tres de los cuatro habilitados prorrogaron por un lustro sus licencias para el *carreto* en 1772 pues carecían de redes y demás aparejos para ejercitarse en la pesca[19], actividad que, por regla general, reportó mayores rendimientos a juzgar por la estimación de *utilidades* hecha con motivo del Catastro de Ensenada. También entre las mencionadas parroquias de Oza y Perillo se practicó un determinado pasaje en alternancia. Dado que la ciudad de A Coruña hacía mucho tiempo que no disponía de embarcación propia para el transporte de caballerías y ganados mayores entre ambas orillas de la ría de O Burgo, en la segunda mitad del siglo XVIII por convenio las embarcaciones de Oza se turnaban de dos en dos, semanalmente, en este servicio sin que, al parecer, el concejo de A Coruña intentase impedirlo, dándose por satisfecho con arrendar en la mayor cuantía posible la renta por el tránsito de pasajeros[20].

Las listas de las Respuestas Generales permiten identifican, localidad a localidad, a algunas de las varias decenas, posiblemente más de un ciento, de embarcaciones que practicaron el pasaje en libre competencia a mediados del siglo XVIII en la costa gallega. Sin duda fueron bastantes más que las señaladas en los Mapas 1 y 2. Cuantificarlas a partir de los estados de matrículas es imposible pues se computaron conjuntamente con las pesqueras, que constituían el grueso de una

---

16 Velo Pensado (1992), p. 165. A Pasaxe, nombre que conserva la punta de la orilla izquierda de la ría de O Burgo, da fe de este antiguo servicio que, como en el caso cántabro de Treto, la construcción del puente condenó a desaparecer más tarde o más temprano. En otros casos, como la travesía entre el puerto de Tazones y la playa del Puntal, el servicio pervive con fines turísticos.

17 Comunicaban con Vizcaya, las Encartaciones y Asturias. AGS, SM, Leg. 259. Docs, 2 de febrero y 14 de agosto de 1752. El pasaje en Santander y en Guarnizo hacia 1780 no reportaba ingresos a los concejos de ninguna de las dos localidades. AHN, Consejos, Leg. 2.952/3. Agradezco al profesor Ramón Lanza García esta última información.

18 Fabeiro Gómez (1990), pp. 175-176.

19 A partir de 1765, un quinto patrón, practicó esta actividad sin permiso siendo encausado por ello.Archivo Histórico Universitario de Santiago (AHUS), Protocolos del distrito de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. Nº 1.818. fols. 1r-2r, 28r-29r.

20 AMC, Junta de Propios y Arbitrios. Expediente del pleito en razón del arriendo de la barca del pasaje, 1776-1794.

flota gallega calificada de "menor", sin cubierta, y que por aquel entonces superaba las 1.700 unidades[21]. Esto fue debido a la plurifuncionalidad de muchas de ellas, caso de los cuatro barcos y trece dornas de Oza empleadas "para fletar a la inmediación" de la ría, "como igualmente para pasar las gentes, cavallerías y ganado, y la pesca en tiempo de verano"[22]. Por su parte, las cincuenta dornas alistadas por Mugardos servían para capturar pulpos y para conducir a personas a las localidades de A Graña, Ferrol y Esteiro de la ribera de enfrente[23]. Un pluriempleo característico de parte de la flota menor del Cantábrico, de las embarcaciones a vela que en la bahía de Galway se usaron tanto para pescar como para transportar comestibles y gente, y también muchas bretonas como las de las "gabares" de la bahía de Morlaix que terminada la costera de la caballa se dedicaban al comercio de algas[24].

Esta característica explica que en general las embarcaciones de pasaje marítimo operativas en el litoral gallego no presentasen diferencias estructurales significativas respecto a las pesqueras. Todas sin cubierta, las más grandes fueron del tipo de las lanchas sardineras y las más pequeñas simples botes. Es decir, barcos a merced de un fuerte temporal sobre todo cuando iban al límite de su carga. Más de uno naufragó con fatales consecuencias, como hay constancia en las partidas parroquiales de defunción[25], y muchos más estuvieron a punto de hundirse, como

---

[21] 1.703 embarcaciones según resultó de las revistas ordinarias y concluidas en 1752. Para el departamento de Cádiz, en el estado de la revista extraordinaria finalizada en la primavera de 1756, sólo figuran 14 embarcaciones de un total de 1.705 calificadas como flota de pasaje y repartidas por las siguientes provincias marítimas: 6 en Motril, 4 en Sevilla, 2 en Ayamonte e igual número en Cádiz. AGS, SM, Leg. 300. A Graña, 25 de febrero de 1754; Sevilla, 31 de enero de 1755; Cádiz, 1 de junio de 1755 y 19 de abril de 1756.

[22] Archivo del Reino de Galicia (ARG), Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de Santa María de Oza. Libro 166, fols. 881r., 890v-892r. Ejemplos de este pluriactividad de la flota para San Salvador de Teis, San Vicente de Trasmañó y San Fausto de Chapela en AHUS, Catastro de Ensenada, Libro 273. Fol. 4.024r.

[23] Los dos barcos de Noia que se turnaban en el pasaje "la semana de gueco handan a pesca". AHUS, Catastro Ensenada, Respuestas Generales de la villa de Mugardos. Libro 159, fol. 2.783r y ss.; Respuestas Generales de la villa de Noia. Libro 251, fol. 503r. Las escrituras notariales y testimonios de contemporáneos como Cornide también apuntan en esta dirección. La lancha llamada *San Antonio y Ánimas* (una de las advocaciones más frecuente en la flota gallega) prestaba servicios de pasaje, fletes "y lo más que se ofrece" entre el puerto de A Barquiña y San Cosme de Outeiro, en la ría de Muros-Noia. AHUS, Protocolos del distrito de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. Nº 1.828, fols. 5r-5v; AHPP, Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño, Sig. 1.330. Año 1751, Fol. 90r. Real Academia de la Historia (RAH), *Cornide*, 9/5918, fol.. 196v-197r, 205r.

[24] Collins (2003), y Le Bouëdec (2002). Por su parte, una lancha, de entre 30 y 40 quintales de carga, propiedad del Marqués de Chiloeches y matriculada por Santoña a mediados del siglo XVIII, se dedicaba al pasaje, a la pesca "interior" y a la costera del besugo. Gallego Jiménez (2004), p. 186.

[25] En 15 de febrero de 1738 se hundió en medio de la ría una dorna que conducía gente de la feria de Ferrol con destino a Mugardos. Perecieron el patrón, tres vecinos de Mugardos y nueve hombres y mujeres de Ares, "tres de ellas preñadas y entre ella madre e hija y padre y hijo". Y "otros forasteros que no se pudo averiguar su número". Sólo se salvo una persona de las más de quince que viajaban en esta dorna. En el margen izquierdo, el párroco relató la negra casualidad de que ese mismo día se cumplían 114 años del hundimiento de otra dorna con ocho personas que regresaban de la feria a Mugardos. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (AHDS). Fondos parroquiales de Xan Xulián de

el que en 1776 usó el oficial inglés W. Dalrympile para cruzar la ría de Ferrol[26].

Para Galicia, los datos de unas decenas de escrituras de venta y de cesión de embarcaciones sumados a la información del Catastro sobre dimensiones de esta flota permiten hablar de quillas de 38 a 24 palmos (de 8 a 5 metros aproximadamente) para las lanchas y de 23 a 10 palmos (de 4,8 a 2 metros aproximadamente) para las dornas de las rías de Vigo, Pontevedra y Arousa[27]. En cuanto a su arqueo, de promedio inferior al de las seis "falúas pasajeras" matriculadas en la provincia marítima de Motril en 1755[28], osciló entre los 200 quintales (8 toneladas) de una embarcación matriculada por el puerto coruñés de Santa Cruz, empleada en la conducción de gentes, frutos y efectos con destino a la ciudad de A Coruña, y de materiales de construcción para las obras de los castillos y baterías de dicho litoral, y los seis quintales (0,3 toneladas) del barquillo registrado en Cangas[29]. Mayor que esta última pero posiblemente menor que la primera, fue la que en 1726 condujo de Ridadeo al puerto asturiano de Figueras al viajero francés Guillaume Manier y que podía transportar a más de cincuenta personas[30].

Por lo que concierne a la propiedad de la flota que con mayor o menor regularidad prestó servicios de pasaje, como en el caso de la pesquera, fue habitual que la compartiesen dos o más individuos. Ejemplo extremo de este reparto patrimonial es el de las dos barcas dedicadas a esta actividad y alistadas en el puerto de Padrón en 1752, cada una de las cuales era de cinco individuos. La copropiedad, generalmente "por mitad", definió a un porcentaje notable de la flota pesquera de las Rías Baixas, y en particular de las lanchas empleadas en la captura de sardina,

---

Mugardos.Libros Sacramentales. Nº 3, Difuntos, 1723-1768, Fols. 29r-v. Noticias sobre naufragios de embarcaciones del *carreto* de Muros en el Libro 1 de Finados de la parroquia de San Xoán de Serres.

26 Máiz Vázquez (2000), pp. 197-198. El contemporáneo Martínez Marina en su *Diccionario* dejó escrito que en "el camino real de Gijón a Candás y Luanco hay embarazos, detenciones y aun desgracias en el paso de la barca en pleamar". Citado en Peribáñez Caveda (1992), p. 87.

27 AHPP, Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (5), fol. 5; 1.330 (7), fol. 2; 1.330 (9), fols. 1, 3 y 4; 1.330 (14), fols. 1, 3; Protocolos de Juan Francisco González. Sig. 1.328 (10), fol. 17; Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (3), fol. 35, 72; 518 (4), fol. 17; Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1), fol. 12; 2.221 (3), fol. 72. AHUS, Protocolos de Simón Díaz Morales. Nº 2.413, fol. 52. Las *Galway hookers* más grandes midieron unos 13 metros (44 pies). Collins (2003).

28 De entre 100 y 30 quintales. AGS, SM, Leg. 300. Docs. Sevilla, 31 de enero de 1755; Cádiz, 1 de junio de 1755; Cádiz, 19 de abril de 1756.

29 42 quintales (2,1 toneladas) cargaba la matriculada por el puerto de San Salvador de Teis, empleada "promiscuamente en la pesca y pasage"; las 3 dornas de San Miguel de Oia, eran de ¾ de tonelada y tripuladas por tres hombres. El barco de pasaje entre las villas de Bouzas y Cangas no se diferencia de los restantes botes alistados en la primera: 7 codos de quilla (algo menos de 3 mts.), cuatro bancos y doce quintales (0,6 tn.) de arqueo. Era tripulada por su patrón-propietario y por dos remeros. AHPP, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales de: la villa de Cangas. Fols. 116r-121; de San Salvador de Teis, Fol. 2.024r.; de la villa de Bouzas. Sig. 568/6, fols. 550v-551r; AHDPP, Archivo Caamaño, 1.229/11. Archivo del Colegio Notarial de A Coruña (ACNC), Protocolos de Bartolomé José de Castro. Nº 7.554, fol. 36r.

30 Máiz Vázquez (2000), p. 197.

pilar de la economía marítima de este litoral[31]. De un total de 46 lanchas con que contaba Cangas, a la cabeza del ranking de puertos gallegos por número de embarcaciones pesqueras según los estados de flota matriculada, diez eran de las poseídas al cincuenta por ciento y sólo una por tercias partes[32]. Por el contrario, las 22 dornas *polveiras* allí alistadas tenían como propietarios a otros tantos marineros, debido a su menor coste[33] y también al hecho diferencial de ser la pesca de pulpos una faena algo más individual, en la que se ocupaban por lo regular un anciano o inhábil para la Armada y dos o tres muchachos por embarcación[34]. Un aspecto a tener en cuenta es que a partir de la Real Orden de 17 de enero de 1756 ni la *patronía* ni la propiedad plena de estos pequeños barcos y de cualquier otro inferior a las diez toneladas de arqueo conllevó la exención de levas para la Armada, razón por la cual la continuidad de los servicios de pasaje estuvo determinada en parte por los resultados de los sorteos de marinería, circunstancia que expresamente no se previó en las escrituras de condiciones de explotación del pasaje que se han utilizado para este estudio[35].

Respecto a los fletes, habitualmente los barcos llamados de pasaje no sólo transportaron personas como se deduce de algún ejemplo ya apuntado. El matriculado por Cangas solía cargar vino, mientras que las tres dornas de Oia también conducían tojo y leña de las islas de Baiona; y además de gente, la lancha de pasaje de Sanxenxo a la península de O Morrazo llevaba a bordo odres con cereal para

---

31 Esto no debe hacer olvidar que, como señaló Carmona Badía (1989), ya en vísperas de la penetración catalana se evidenciaron desigualdades más o menos fuertes entre los matriculados por lo que respecta a la propiedad de los medios de producción. El verdadero panorama gallego a mediados del siglo XVIII no es el de comunidades pesqueras definidas por su fuerte solidaridad y cohesión interna, una imagen recreada interesadamente por miembros ilustrados de la hidalguía rentista, siendo Cornide Saavedra su más importante representante, y la *Memoria sobre la pesca de la sardina* su más conocido manifiesto "anticatalán".

32 En comparación, la propiedad de la flota pesquera de Muros estuvo menos dividida. Sólo 13 de las 68 (17,6 por 100) lanchas de *falca* y pesca matriculadas por este importante puerto coruñés y de las que aporta datos el Catastro eran poseídas "por mitad". AHUS, Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de la villa de Muros. Fols. 534r-536v.

33 Muy excepcionalmente las condiciones de fabricación de embarcaciones modestas se estipularon ante escribano; por lo general los protocolos notariales se limiten a informar de pre-cios de venta de flota de cuya edad rara vez se conoce. En cualquier caso, con poco margen de error, se puede afirmar para la década de 1750 en las Rías Baixas, los precios medios de una dorna seminueva rondarían los 300 reales de vellón, mientras que una lancha en buen estado superaría normalmente los 800, siendo mayor o menor su coste en función de su tamaño y aparejos (anclas, trinquetes, velamen, etc.). Con motivo del establecimiento en 1777 del fondo crediticio conocido como Montepío de pesca se elaboró una encuesta sobre la situación de este sector económico; los representantes de los puertos de Santa Uxía de Ribeira y Carreira, de la margen coruñesa de la ría de Arousa, contestaron que el precio medio de una lancha de fábrica nueva del "país", es decir construida en Galicia, completamente aparejada, sería de 2.200 reales de vellón, más del doble del precio medio estimado en 1755 por el comisario inspector de las matrículas del departamento de Ferrol. Archivo Catedralicio de Santiago (ACS). Leg. 411. *Montepío*..., fol. 14r; AGS, SM, Leg. 300, Doc. Esteiro, 30 de agosto de 1757.

34 AHPP, Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de la villa de Cangas. Fols. 116r-121v.

35 Sobre los crecientes condicionantes para eximirse del Real Servicio por patrón o propietario, Vázquez Lijó (2006).

moler allí "en los dos meses de verano en que por falta de aguas no ruedan los molinos de esta jurisdizión". El que desde la plaza militar de A Coruña comunicaba con el Castillo de San Antón transportaba correos, de a pie y a caballo, además de tropas, comestibles y "otras urgencias"[36]. Y los del *carreto* entre Noia y Muros, "personas, frutos de todas las especies, órdenes, soldados y todo quanto se ofrezca fletar y transportar de una a otra villa, sin limitación de cosa alguna"[37].

La frecuencia del pasaje en libre competencia debió ser irregular cuanto lo practicaron individuos sin dedicación exclusiva al mismo y que tuvieron en la pesca su principal fuente de ingresos. En el Catastro se estima un máximo período activo de seis meses, sin que se aporten datos sobre la periodicidad, salvo para el caso del bote que comunicaba en la ría de Vigo las villas de Bouzas y Cangas sólo los viernes[38]. Tal vez con la excepción de la travesía Noia-Muros, no puede hablarse de una actividad diaria al contrario de lo establecido en los arriendos y también en el acuerdo firmado en 1755 por los gremios de mar y tierra de la Isla de Arousa, en virtud del cual, con el visto bueno de la justicia ordinaria, debido a que entonces no estaba operativa ninguna embarcación de pasaje, se eligió, "por ser nueva, segura y de buen tamaño", la de un vecino para garantizar una comunicación regular con ambas orillas de la ría homónima, al tiempo que se fijaron las tarifas y demás condiciones[39].

Distinto fue el caso de los servicios de pasaje como eventual solución al corte de una vía de tránsito. Ilustrativo a este respecto es el asiento firmado por el Comandante General de Galicia y unos comerciantes de Pontedeume mes y medio después del desplome del puente que daba nombre a este villa a consecuencia de la gran avenida del 6 de marzo de 1783. En virtud de esta contrata, por dos años, a menos que las obras del puente finalizasen antes, se obligaron a poner en servicio cuatro embarcaciones: dos barcas planas con capacidad para doce a 16 caballerías, y otras tantas lanchas "comunes" para embarco de personas. Las primeras, que no llegaron a construirse, serían típicas barcas de pasaje fluvial, con muy poco fondo, idóneas en condiciones de bonanza climática para la carga y descarga[40]. Un grupo de matriculados de Pontedeume denunció su empleo forzoso en este servi-

---

36 AGS, SM, Leg. 279. Docs. A Coruña, 1 de enero de 1741; A Graña, 24 de enero de 1741; Madrid, 15 de junio de 1741. Leg. 267. Doc. A Coruña, 12 de junio de 1770.

37 AHPP, Catastro de Ensenada. Ramo industrial. Villa de Sanxenxo, L-117, fol. 380r.). AHUS, Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de San Miguel de Oia, Libro, fols. 4.023v-4.024r; Protocolos de Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Nº 1.828, fol. 1r.

38 AHPP, Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de la villa de Bouzas. Sig. 568/6, fols. 550v-551r.

39 Este barco, gobernado por Rafael de Cores, hijo del propietario, se tripularía con la gente que fuese necesaria y habría de estar en buen estado y en permanente funcionamiento. AHPP, Protocolos de Juan García Villamarín. Nº 518 (6), fols. 7r-8r. Catastro de Ensenada. Sig. C-653/1, fol. 133r.

40 Cuarenta centímetros tenían las del Miño documentadas por Iglesias Almeida, por once metros de eslora y tres de manga, y mayores dimensiones tuvieron algunas de los ríos de la provincia de Ourense, capaces en transportar hasta tres carros y 25 personas. Gallego Domínguez (1999), p. 32. En cualquier caso, estamos ante ejemplos del tipo más modesto de las embarcaciones operativas en los ríos de la Europa de la época. Livet (2003), pp. 50-52, 368-369.

cio, mal pagado y sujeto a un horario abusivo; según ellos, el salario estipulado, cinco reales al día, no les convenía, puesto que en el tráfico y en la pesca podían llegar a obtener hasta ocho reales. Lograron que el subdelegado de Marina les autorizase a desempeñar esta eventual actividad por medio de seis barcos con una tripulación total de treinta hombres. Aunque la Secretaría de Marina ordenó la rescisión del asiento, finalmente, como pedía el Consejo de Castilla, se resolvió a favor de la continuidad del contrato; a su término, si el puente seguía intransitable, al volver a contratar otro servicio de pasaje serían preferidos los hombres de la matrícula "siempre que se allanen las condiciones puestas a otro cualquier asentista"[41].

2. El régimen de explotación: las condiciones de los arriendos.

Como en el caso de los barcajes, el arriendo fue la fórmula común de percepción de rentas en concepto de pasaje marítimo por parte de concejos, señores jurisdiccionales y gremios de mar, pues la administración directa no siempre les garantizó mayores rendimientos[42]. Los contratos de explotación, en ocasiones prorrogables, de unos y otros servicios de transporte, tuvieron una vigencia similar; de entre uno y cinco años para los segundos. En el caso de la renta del concejo de A Coruña, lo habitual en el siglo XVIII fue que se arrendase por tres años, casi siempre a vecinos de la parroquia de Oza, donde se localizaba el embarcadero, varios de los cuales la explotaron en más de una ocasión, constatándose además el concurso de unos mismos postores año tras año lo que lleva a pensar en una cierta especialización profesional en el pasaje[43]. En cuanto a los precios anuales, el de de la barca de los benedictinos de Poio en 1707 y 1793 rondó los 3.500 reales, y en 1799 el servicio Noia-Muros se remató en 1.845 reales, cantidad que doblaba al producto obtenido por el gremio de Noia según lo acordado en 1772: 21 reales de vellón al mes de cada uno de los tres patrones dedicados al *carreto*[44].

---

[41] Esta vez, en la pugna de competencias tan frecuente entre secretarías y consejos, perdió la de Marina al resolverse la cuestión como si de un expediente de obras públicas se tratase AGS. SM, Leg. 292. Docs., 1 de abril a 23 de agosto de 1783. En 1785 se suscribió un nuevo contrato de pasaje aunque sólo para carros pues el puente ya volvía a ser transitable para peatones. Máiz Vázquez (2000), pp. 199-200.

[42] Los ingresos líquidos por la explotación de la barca de A Coruña durante los tres meses y medio que estuvo intervenida en 1748 por orden de la ciudad alcanzaron los 1.102 reales. El producto bruto diario fue entonces de 21,85 rs. de los que se descontaron 11,5 rs en concepto de salarios (5 del interventor, 2,5 del patrón y 2 del remero) y gastos (2 rs. por el alquiler del barco). El último arriendo había sido por 5.725 rs. y el siguiente por 4.160 rs. AMC, Caja, 6.218, Cuentas de propios y rentas, 1746-1751.

[43] José Rodríguez Mosquera lo arrendó en 1714, 1717 y 1722 y Manuel Rodríguez Mosquera en 1739 y 1742 a medias con otro, y en solitario en 1746 y 1758. No fue el único ejemplo de acumulación de arriendos ni de dedicación o continuidad familiar. AMC, Expedientes de arrendamiento de propios y arbitrios, Cajas 6197 y 6198; Cuentas de Propios y Arbitrios, Cajas 6.216 a 6.228. La duración de los arriendos de las barcas de los ríos orensanos fue similar, y algo mayor (hasta por sexenios) las del Ulla y Sarandón. Gallego Domínguez (1999), pp. 62-64, 71; y Gelabert González (1972), p. 291.

[44] AHN, Clero, Libro 10.290, fol. 167; AHPP, Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221

[82]

Los barcos de pasaje tendrían que estar activos desde la salida del sol hasta el ocaso, y en algunas escrituras de arriendo se contemplaron excepcionales travesías nocturnas para atender urgencias, particularmente de la Corona[45]. Las tarifas, que el arrendatario se obligaba a mantener durante el tiempo de su contrato[46] y que a veces se abonaron en especie[47], fueron más altas (casi siempre el doble) para las caballerías que para las personas, por razones, claro ésta, de peso y espacio ocupado. La distancia a recorrer fue un factor determinante; por ejemplo, el precio por individuo para la travesía Noia-Muros (villas separadas aproximadamente por cinco millas náuticas) era de un real de vellón en 1799, mientras que el vigente en 1748 y 1778 para la barca coruñesa del Pasaje, y también el fijado en 1783 para la travesía en Pontedeume fue de 4 mrvs[48]. En algún caso, los forasteros debieron pagar más que los vecinos de las orillas que comunicaba el pasaje, y generalmente éste fue gratuito para pobres y para los militares y soldados[49]. Las condiciones de explotación de la barca del monasterio de Poio cambiaron sustancialmente en el tiempo: en 1605 se dio en foro con la obligación por parte del poseedor del dominio útil de hacerla nueva cada cuatro años, mientras que en el arriendo de 1793 se estipuló su reparación y carena por cuenta del propietario, además del transporte gratuito de los monjes y sus criados, una exención igualmente disfrutada por los señores jurisdiccionales (además de sus familiares y ser-

---

(5), fols. 5r-7r. AHUS, Protocolos del distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. Nº 1.828, fols. 1r-2r; Notario: Ignacio Domingo García. Prot. Nº 3.086, fols. 42r-v.

45 AGS, SM, Leg. 292. Docs, 1 de abril a 23 de agosto de 1783

46 La exigencia de tarifas abusivas fue causa de anulación de contratos de esta naturaleza. Un ejemplo en AGS, SM, Leg. 289. Doc. Santillana del Mar, 20 de diciembre de 1772.

47 En las condiciones de arriendo para el bienio 1786/87 de la barca de pasaje propia del gremio de Ribadesella, se estipuló que, según costumbre, los vecinos del partido de Leces pagasen cada año por razón de este servicio un baño de espigas y un cuarto (medio copín) de maíz en grano; y los avecindados en el partido de Cuesta en Fuera "por no ser tan frecuente su pasaje han de pagar una de los dos especies". Pérez Valle (1996), pp. 159-162. En 1502 el monasterio de Poio arrendó la suya por quince años a cambio de una docena de merluzas. AHN, Clero, Libro 10.313, cajón 12. Otro ejemplo para Asturias del pago de rentas de pasaje en dinero y grano en AGMAB, Matriculas-Pesca, Leg. 2.190. Doc, 24 de abril de 1806.

48 Lanza Álvarez (2001), p. 187; Gelabert González (1972), p. 291. Las tarifas del pasaje arrendado por la ciudad de A Coruña se habían duplicado en 1802 con respecto a las vigentes en 1778, pasando a ser de 8 y 16 maravedíes por persona y caballería, respectivamente. AMC, Junta de Propios y Arbitrios, Expediente del pleito por el arriendo de la barca de pasaje, 1776-1794; Expediente de arrendamiento de propios y arbitrios, Caja 6.199. En el asiento de 1783 cuando la destrucción del puente de Pontedeume se estipularon las siguientes: por caba caballería 12 y 16 mrvs. según llevase o no carga; 4 mrvs. por cada individuo y lo mismo por cada pieza de ganado menor y por cada fanega de fruto; la tarifa máxima, 1,5 reales, se exigió por cada carro de leña, madera o sarmientos. AGS, SM, Leg. 292. Docs., 1 de abril a 23 de agosto de 1783. AHUS, Distrito notarial de Noia, Notario: Ignacio Domingo García. Prot. Nº 3.086, fols. 42r-v.

49 En el caso de la barca de Porto, propia del gremio de mar de Ribadeo, la gratuidad para los soldados se condicionó a la presentación de pasaporte que acreditase su comisión en el Real Servicio. Lanza Álvarez (2001), p. 187. Hacia 1778, la barca del Pasaje arrendada por la ciudad de A Coruña transportaba semanalmente al piquete del castillo de Santa Cruz y cada par de días a dos o tres militares. AMC, Junta de Propios y Arbitrios, Expediente del pleito sobre el arriendo del Pasaje, 1776-1794.

vidores) que percibieron rentas de barcajes fluviales. Pero no todo fueron similitudes, pues para éstos, a diferencia de los pasajes marítimos, se fijaron tarifas de invierno y tarifas de verano por razones meteorológicas[50].

Dos relaciones del producto del pasaje monopolizado por el concejo de A Coruña en períodos breves en que no corrió por arriendo, aportan interesantes noticias. Los pasajeros transportados del 10 al 24 de enero de 1778 fueron 597 (399 en dirección a Coruña y 148 en sentido inverso), y el promedio de ingresos brutos al día de 4,71 reales, casi una quinta parte del rendimiento diario (21,85 rs.) de este servicio de mayo a septiembre de 1748. Esta brusca disminución parece que obedeció al desvío del tráfico de personas y caballerías hacia el camino real que cruzaba el puente de O Burgo, antes llamado Gaiteiro, es decir, bordeando la ría por tierra. Un cambio en el itinerario habitual que fue consecuencia de las obras de construcción de un dique para la carena y reparación de los Correos marítimos en el sitio de A Palloza, próximo al embarcadero del Pasaje. Por esta causa el arrendatario solicitó en 1776 una sustancial rebaja en el precio del remate o en su defecto que se le admitiera hacer dejación del arriendo. Ni lo uno ni lo otro fue aceptado por la Junta Municipal de Propios y Arbitrios, pero aquél no continuó prestando servicios de pasaje, cuya explotación, por el motivo referido o por otros, había perdido rentabilidad; en 1777 no se arrendó por falta de postores y que en los años siguientes esta renta fue rematada en cantidades muy bajas.

Como se aprecia en el Gráfico 1, el aporte de la misma a las arcas de la ciudad experimentó muchas fluctuaciones, razón por la cual su representación en el total de ingresos obtenidos de los propios del concejo coruñés osciló mucho; del 49 al 20 por 100 de 1749 a 1757, y del 19 al 6 por 100 de 1796 a 1804[51]. En todo caso, la importancia de la renta del pasaje para la caja municipal, nutrida sobre todo de los ingresos por los arriendos del ramo del aguardiente y de un arbitrio sobre el vino, fue ínfima[52]. El precio medio de los 28 arriendos para el período 1699-1806 fue de 3.813 rs, superior al de muchos de los barcajes orensanos. Al

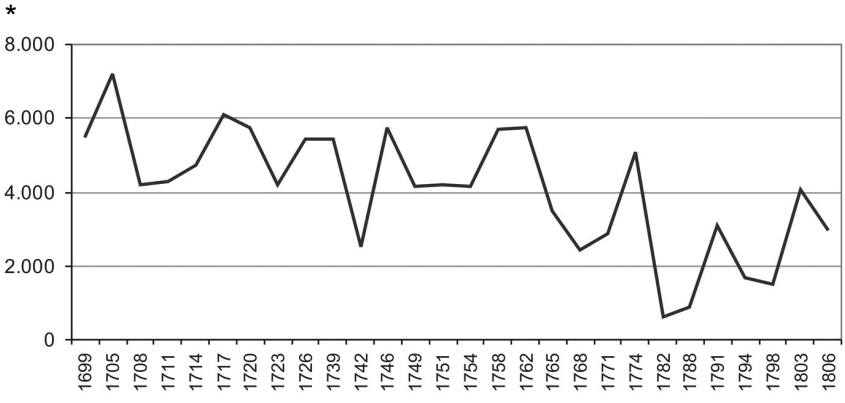
---

[50] AHN, Clero, Libro, 10.029, fol. 167; AHPP, Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (5), fols. 5r-7r. En virtud de la escritura de condiciones del pasaje desde y hacia la Illa de Arousa los forasteros habrían de abonar cuatro rs. por cada yunta de ganado vacuno, mientras que la tarifa para los avecindados en ella sería de un real por cada cabeza. AHPP, Protocolos de Juan Garcia Villamarín. Sig. 518 (6), Fols. 7r.-8r. Los vecinos que eran propietarios de parcelas en las orillas del Ulla y Sarandón comunicadas mediante barcaje estaban exentos de pagar por este servicio. Gelabert González (1972), p. 291. Sobre la gratuidad de tarifas AHPP, Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (5). Fols. 5r-7r; Gallego Domínguez (1999), pp. 61, 71.

[51] En las décadas de 1760 y 1770 el rendimiento anual de la barca del San Pedro para las arcas municipales de Puerto Real superó varias veces los 5.000 reales, un 1/5 del producto obtenido de los bienes de propios. Anarte Ávila (2003), p.224. Sirva también de comparación el producto anual de los pasajes del Espín y de Porto en la ría de Navia, que conjuntamente fueron estimados en 1.000 ducados en 1806. Por esta y otras razones, el fiscal del Consejo de Guerra fue contrario a la solicitud de explotación en exclusiva de ambos por parte de un particular a cambio de pagar a la Corona una renta anual de 2.000 reales por el primero y 1.000 reales por el segundo. AGMAB, Matrículas-Pesca, Leg. 2.190, Doc. 24 de abril de 1806.

[52] AMC, Expedientes de arrendamiento de propios y arbitrios, Cajas 6197 y 6198; Cuentas de Propios y Arbitrios, Cajas 6.216 a 6.228; Saavedra Vázquez (1986), pp. 40 y 46.

Gráfico 1: Precios del arriendo de la renta del pasaje de la ciudad de A Coruña, 1699-1806



* Rs. de vellón

Fuente: AMC, Expedientes de arrendamiento de propios y arbitrios, C.6197,6.198; Cuentas de Propios y Arbitrios, C.6.216-C.6.228.

contrario que los del Ulla y Sarandón, en vez de seguir la tendencia alcista de la inflación, el producto de la renta municipal en cuestión experimentó una caída notable en el último cuarto del siglo[53] cuando cabría esperar una evolución positiva a tenor del crecimiento tanto de la población como de la comercialización de productos agropecuarios y artesanales traducido en la multiplicación de mercados semanales, y más aun de ferias, en la geografía gallega[54]. En relación con lo acabado de apuntar, hay que tener presente que esta barca venía siendo el medio de transporte utilizado por muchos de los vecinos de las localidades de la otra orilla de la ría, particularmente por las panaderas de Betanzos[55], que acudían al mercado franco de A Coruña. De ahí que cuando se celebraba, los sábados, el rendimiento del pasaje ascendía notablemente[56].

---

53 Los precios medios de los arriendos de este pasaje fueron de 5.238 en el período 1699-1723, de 4.590 en 1726-1751, de 4.219 en 1754-1774, y de 2.114 en 1782-1806. Por su parte, la media obtenida para 26 arriendos de barcas de los ríos de la provincia de Ourense es de 1.396, 33 reales, un promedio que oculta grandes desequilibrios: desde arriendos ínfimos (por 8 rs. se dio en explotación la barca de Miróns, propia del monasterio de Celanova), hasta los 11.050 rs. de renta anual que reportaba al monasterio de Melón la barca que prestaba este servicio a la altura de Ribadavia. Gallego Domínguez (1999), pp. 62-64. La del Sarandón superó los 5.000 reales de media en la década de 1770. Gelabert González (1972), pp. 294-295.

54 Sobre las causas de esta intensificación de los intercambios y su relación con los niveles de densidad demográfica, Saavedra Fernández (1996), pp. 279-287.

55 De este numero colectivo de trabajadoras se trata en Rial García (2003).

56 Si en 106 días de 1748 la media del producto diario fue de 21,85 reales, el promedio de lo recaudado los sábados subió hasta los 32,05 reales. AMC, Caja 6218, Cuenta de propios y rentas, Año 1748.

Hipotéticamente, esta disminución del producto de la renta pudo ser debida a la caída del margen de beneficios de los arrendatarios por el incremento de los costes de explotación, en especial los salariales, que no se verían compensados con la ya apuntada subida de las tarifas. Y tal vez por esto último crecería la demanda de pasaje en lanchas y dornas de otros enclaves de la zona, particularmente de las del puerto de Santa Cruz que desde tiempo atrás venían vulnerando el monopolio del concejo de A Coruña[57].

3. Las controversias en torno al ejercicio de los servicios de pasaje

Sin alcanzar el grado de conflictividad constatado en el sector pesquero –cuyos agentes económicos se enfrentaron y litigaron frecuentemente por el uso de las nuevas artes de arrastre (jábegas y bous, fundamentalmente)-, la práctica del pasaje en el siglo XVIII no estuvo exenta de controversias que en algunos casos llegaron por vía de apelación al máximo tribunal, el Consejo de Guerra. Debido a que a menudo esta actividad se practicó en los espacios irredentos de confluencia de las aguas dulces y saladas, las disputas competenciales entre las autoridades de Marina y las justicias ordinarias fueron habituales. Con el objetivo de solucionar estos conflictos, al parecer sin mucho éxito, en el último tercio de la centuria se dictaron varias órdenes de fijación de mojones en las desembocaduras, para delimitar el área de actuación de unos y otros poderes públicos. Las causas de las tensiones generadas por el ejercicio del pasaje fueron dos, a menudo interrelacionadas: la contradictoria persistencia de privilegios en un marco de teórica libre competencia, y el empleo de los llamados «terrestres» (los que sin estar registrados en las listas oficiales de gente de mar, navegaron y pescaron clandestinamente). Por esta última razón, la Secretaría de Marina casi siempre intervino a instancia de matriculados, los únicos autorizados para emplearse en oficios marítimos en virtud del artículo 6º de la conocida como Real Cédula de Privilegios de 18 de octubre de 1737, una exclusividad confirmada en el artículo 30º de la ordenanza de matrículas de primero de enero de 1751, vigente hasta 1800[58].

---

[57] Los salarios diarios de los empleados en el pasaje fueron de uno, dos y seis reales en 1708, 1748 y 1778 respectivamente. Además hay que tener en cuenta que no siempre el arrendatario se ocupó personalmente del pasaje; y en este caso hubo de pagar por el servicio de un patrón. El interventor de la renta en 1723 informó al concejo de A Coruña que los pescadores y en especial los "pobres que buscan su vida en las dornas", se dedicaban habitualmente al pasaje en la ría. Cinco años más tarde, el arrendatario se quejó de que los vecinos del puerto de Santa Cruz persuadían a las panaderas de Betanzos y a otras personas para que pasasen a la otra orilla de la ría a bordo de las embarcaciones de aquel puerto. Aunque logró que se dictasen penas de diez ducados y quince días de cárcel para estos contraventores, muy posiblemente continuó vulnerándose su privilegio de transporte exclusivo. Por esta razón, sumada al incumplimiento por parte del concejo de A Coruña de su supuesta obligación de tener en buen estado el embarcadero, el arrendatario hizo dejación del arriendo en 1726. AMC, Caja 6.197, Arriendos de la barca de pasaje (1707-1720), Fols. 92r-93v; Caja 6.198, Arriendo de la barca (1726-1727), fol. 44 y ss; Caja 6.218, Cuenta de Propios y Arbitrios, 1748.

[58] Sobre la controvertida exclusividad de los matriculados para desempeñar actividades marítimas, las vulneraciones de que fue objeto este derecho, la persistencia de antiguos privilegios en ma-

[86]

La cuestión de los «terrestres» latió en todo momento, y las muchas disposiciones prohibiendo su concurso, sólo permitido temporalmente y para determinadas faenas en circunstancias de escasez extrema de matriculados consecuencia de levas masivas, denotan el incumplimiento de las mismas pese al riesgo de sufrir multas, embargos de bienes e incluso penas de cárcel por reincidencia. Se cuentan por decenas las expedientes de la Secretaría de Marina relativos a su ilegal participación en las actividades marítimas; pese a que no aparecen identificados individualmente, generalmente se trató de vecinos del litoral que tuvieron en la labranza su principal ocupación, siendo la pesca, el pasaje y el marisqueo (en particular la extracción de ostras, por lo que a Galicia se refiere) medios auxiliares de su economía doméstica. Son los marineros-labradores o labradores-marineros que figuran en las listas del Catastro. Pudiendo sobrevivir de la tierra no se vieron abocados al yugo militar, a la contribución de sangre que comportó la Matrícula. Por lo tanto, la suya pasó a ser una pluriactividad ilegal debido a una interpretación en ocasiones excesiva de la citada exclusividad; hasta el punto que incluso se les prohibió antiguas prácticas como la recogida en el mar de algas, importante abono agrícola, y el ejercicio del pasaje allí donde llegaba el agua salada en las mayores mareas. Con todo, repetimos, persistió el empleo en el mar de los gremiales de tierra, convencidos de la legitimidad que les conferían los usos consuetudinarios[59].

Centrándonos en el pasaje, varios concejos y señores de vasallos vieron contestados sus privilegios al respecto, y a más de uno se le negó el derecho a monopolizar este servicio en determinadas zonas. Las resoluciones en este sentido no tardaron en producirse. De hecho, en 1739 la Secretaría de Marina, a instancia del gremio de mar del puerto asturiano de la Arena, declaró libre el ejercicio del pasaje al Castillo de San Martín, hasta que el Marqués de Valdecarzana -que se atribuía en exclusiva la propiedad del único barco que prestaba este servicio, en su condición de castellano perpetuo de dicha fortaleza- legitimase documentalmente sus derechos[60]. Por lo que concierne a los barcos de pasaje que eran bienes de propios de las haciendas municipales, si bien antes de que los Borbones reiterasen la exclusividad de los matriculados a la hora de ejercer los oficios marítimos y la libertad de éstos para practicarlos en cualquier espacio, se vulneraron monopolios[61], fue a partir de mediados del siglo XVIII cuando los conflictos se multipli-

---

teria de pesca y la concesión de otros nuevos, los amojonamientos y otras cuestiones relacionadas, Vázquez Lijó (2005), pp. 622-759.

59 A este respecto, es revelador que el 51 por 100 de los acusados de pillaje entre 1747 y 1770 en el almirantazgo bretón de Quimper fuesen labradores que aprovechando naufragios de navíos habían aducido el antiguo derecho de recolección de lo arrojado por el mar a las orillas, como si de bienes mostrencos se tratase. Le Bouedec (2002).

60 Entonces también se atendió otra demanda de estos matriculados; a saber, la pesca franca en los pozos salmoneros que el Marqués de Valdecarzana tenía por suyos sin justificación. AGS, SM, Leg. 254. Doc., San Ildefonso, 18 de marzo de 1739.

61 Sobre el pasaje Noia-Muros en 1606, Fabeiro Gómez (1990), pp. 175-176. El privilegio de percepción de rentas por la barca que comunicaba las dos orillas de la desembocadura del río Salado o San Pedro fue concedido en 1484, pero ya en el siglo XV algunos nobles intentaron atentar contra este monopolio de la villa de Puerto Real. Anarte Ávila (2003), p. 224

caron. Por ejemplo, dado que el concejo de Puerto Real no pudo acreditar mediante papeles la legitimidad de la renta – calificada de "estanco de la navegación"- que percibía por el arriendo del pasaje hacia el Puerto de Santa María, el Almirantazgo autorizó en 1740 a los matriculados a turnarse con sus barcos en esta actividad[62]. No se trató del primer caso de pérdida de derechos municipales de explotación del pasaje en exclusividad ni sería el último[63].

En este orden de cosas, la propiedad de la mencionada barca de la Merced fue muy disputada entre el monasterio de Poio y el gremio de mar de la villa de Pontevedra. En 1750 ambas partes litigaron ante la Audiencia de Galicia a raíz de que la segunda contradijese tanto la exclusividad de la pesca en las aguas comprendidas entre la isla de Tambo y el coto de Poio, como los derechos de pasaje. Los benedictinos no los acreditaron documentalmente en un primer momento, pero continuaron arrendando a matriculados este servicio de transporte. Y luego de presentar en 1765 contratos de explotación del mismo y de alegar el dominio directo de las tierras "que pisan [los pasajeros] al embarcarse y desembarcarse", lograron que la Secretaría de Marina ordenase el levantamiento inmediato del embargo de la lancha en cuestión[64].

Estos monopolios también los disputaron localidades. El Consejo de Castilla, basándose en el informe del gobernador militar de la zona, permitió a la villa cántabra de Carasa que disfrutase como suya de una barca con puerto base en el llamado Pozo de la Llanilla, a orillas del río Marrón. Dado que el agua salada al tiempo de las mareas vivas alcanzaba este lugar, la Secretaría de Marina intervino denegando la licencia y dispuso que la embarcación antigua de pasaje de dicho río, propiedad de la villa de Ampuero, fuese reformada "hasta hacerla capaz de carruages". De este modo se pretendió acallar nuevas reivindicaciones de la vecina Carasa por deficiencias en el servicio[65].

Debe quedar claro que para las autoridades de Marina el legítimo ejercicio de los monopolios en materia de pasaje no sólo se condicionó a su acreditación documental sino al empleo de profesionales autorizados. De hecho, entre 1752 y 1757

---

[62] La villa de Puerto Real prohibía a toda persona el transporte de pasajeros y mercancías de éstos, entretanto su embarcación no soltaba amarras. La alternancia de barcos de pasaje de diferentes propietarios era habitual en Chiclana, en el Puerto de Santa María y en Cádiz. El concejo de Puerto Real conservó, no obstante, el derecho a percibir, directamente o bajo arriendo, la llamada renta del embarco "a los pasaxeros no privilegiados". Este impuesto, que venía ingresando desde hacia 136 años, según hizo constar mediante copia de las cuentas municipales, a partir de entonces se habría de cobrar sobre el muelle, en tierra. AGS, SM, Leg. 278. Doc. Buen Retiro, 28 de marzo de 1740.

[63] En 1735, la Justicia y Regimiento de Ribadesella perdió en beneficio del gremio de mar la titularidad de la barca que comunicaba las orillas de la desembocadura del Sella. Pérez Valle (1996), pp. 126, 159 y ss. En septiembre de 1750 la Secretaría de Marina dictó la suspensión del uso de las barcas de pasaje en el Guadalquivir propias de la ciudad de Sevilla hasta que demostrase sus prerrogativas. AGS, SM, Leg. 281. Doc. Madrid, 20 de septiembre de 1750.

[64] AGS, SM, Leg. 243; Leg. 287. 28 de julio y 31 de agosto de 1765. Por su parte, la casa del marqués de Santa Cruz de Marcenado ganó ejecutoria en la Audiencia de Asturias viendo confirmada la propiedad exclusiva de la llamada barca del Espín en la ría de Navia que compartía a medias con la casa de Trelles (o Moyas). AGMAB, Matrículas-Pesca, Leg. 2.190, Doc. 24 de abril de 1806.

[65] AGS, SM, Leg. 259. Docs., 2 de febrero y 14 de agosto de 1752.

la villa pontevedresa de A Guarda fue despojada de la renta del pasaje de una embarcación en la desembocadura del río Miño por haberse valido de «terrestres» para explotarla[66]. Por no respetar este veto laboral, en 1770 se censuró al prior y cabildo de la Colegiata de Santillana del Mar[67], y al año siguiente se privó a la villa coruñesa de Santa Marta de Ortigueira del uso privativo de dos barcas, las de Fornelos y Sismundi, que prestaban este servicio, mientras no se sujetase a la vigente ordenanza de matrículas[68].

Todo apunta a que las excepciones a la exclusividad de los matriculados para practicar el pasaje debieron ser muy contadas y muy pocos también sus beneficiarios. Posiblemente merecieron esta gracia el puñado de labradores de la isla arosana de Cortegada que tripulaban una barca de pasaje entre ésta y Santiago de Carril, parroquia a la que pertenecían. Con ocasión de la revista de puertos en 1750 se les amonestó por no estar matriculados, sin conseguir que se alistasen. A renglón seguido, el inspector dispuso que cuando lo necesitasen "a voz o señal" - dada la corta distancia que media entre Cortegada y tierra firme- reclamasen la salida de un barco de Carril para el pasaje, por cuyo servicio pagarían una cantidad en metálico, que estimaba menos gravosa que la acostumbrada contribución en especie que venían abonando por este concepto[69]. No obstante, a tenor del testimonio del párroco de Santiago de Carril esta solución no habría sido viable, ya que los matriculados de esta villa, para rentabilizar un pasaje con escasos usuarios, habían exigido más de lo que los labradores de Cortegada podían satisfacer. Por ello, el cura, actuando como portavoz de sus feligreses isleños, solicitó que

---

66 En abril de ese último año, el Intendente de Ferrol accedió a devolverle la propiedad de esta barca, con tal que fuese manejada sólo por matriculados, que durante ese lustro la habían beneficiado sin carga alguna. La Justicia y Regimiento, alegando la posesión inmemorial, reclamó lo que había dejado de percibir durante este tiempo, y la intendencia de Ferrol resolvió que solicitase nueva gracia del uso de la barca, ya que no había podido acreditar sus supuestos privilegios. AGS, SM, Leg. 284, AGMAB, Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes. La renta en cuestión es el "barcaje" propiedad del gremio de mar de A Guarda y que producía anualmente 400 rs. García Lombardero (1973), p. 201.

67 El subdelegado de Marina de Suances prohibió en 1770 que en ella se empleasen terrestres como remeros, providencia que fue respaldada por el ministro de Santander quien de paso dejó constancia de que en el supuesto de haberle llegado directamente algún recurso similar, en salvaguarda del interés público en mantener este servicio, hubiera fomentado que los matriculados se aviniesen a ejecutarlo. Se colige pues que esta comunidad eclesiástica había justificado la contrata de trabajadores ilegales por no haberse ajustado con aquéllos. AGS, SM, Leg. 267. Doc. Guarnizo, 19 de noviembre de 1770.

68 Por resolución de 28 de julio de 1771 se confirmó una vez más la exclusividad de los matriculados para ejercitarse en esta actividad, como en cualquier otra marítima, sin perjuicio de la condición de propio municipal de ambas embarcaciones "cuya utilidad corresponde a los de la referida villa, bien se arrienden en pública subasta o se administren como lo tenga por más conveniente, lo que penderá de su arbitrio". AGMAB, Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

69 La embarcación en cuestión era de un hidalgo local a quien por alquilarla le pagaban anualmente diez ferrados de maíz y otros tantos de centeno que prorrateaban entre sí. Los pocos vecinos de Cortegada, menos de una docena, embarcaban hacia Carril por necesidades espirituales (recibir sacramentos y oir misa) y materiales (transporte de granos para su molienda). AGS, SM, Leg. 259. Docs. A Coruña, 10 de febrero de 1750; Carril, 3 de diciembre de 1750.

fuesen autorizados a construir un barquito por su cuenta, lo que haría posible atender urgencias ineludibles, como la administración de sacramentos en plena noche[70]. No consta la resolución de este expediente, pero habida cuenta la respuesta favorable en casos con evidentes similitudes[71], cabe pensar que la Secretaría de Marina bien pudo transigir, siempre y cuando el barco se utilizase para los usos señalados y nunca para el tráfico. En este sentido, por providencia de 13 de mayo de 1778, a instancia del Conde de Montijo, se exceptuó de la matrícula al patrón de la barca de pasaje que este noble tenía en el Guadalquivir, puesto que el barquero a quien solía arrendarla era un "hombre de oficio o campestre" dedicado al mero transporte de gente de una a otra orilla[72].

A pesar de la sucesión de disposiciones confirmando la exclusividad de los matriculados, ésta siguió vulnerándose. Así, el subdelegado de Marina de Laredo no logró hasta 1785, "sin costa de pleito", que la justicia y regimiento de Santoña abandonase la "viciosa antigua costumbre" de rematar su embarcación de pasaje en terrestres[73]. Aunque parece que no fue norma, de esto mismo se acusó al concejo de A Coruña, pese a que en la Ordenanza de matrículas de 1802 se había reafirmado el principio de la exclusividad para los matriculados. Por este motivo y al objeto de dotarlo de algún fondo para la adquisicón de aparejos de pesca, en 1804 la Secretaría de Marina concedió al gremio de mar de dicho puerto el derecho a arrendar este servicio de transporte, que sin embargo continuó reportando ingresos a las arcas municipales[74]. Simultáneamente, a raíz de una nueva denuncia del gremio del Arrabal pontevedrés por la misma causa contra el monasterio de San Xoán de Poio, el comisario de Marina Felipe de Orbegozo abogó por conceder a

---

70 *Ibidem.*

71 Con la condición "de que no sirve de exemplar para los Pueblos del Guadalquivir ni de otros ríos navegables", el Intendente de Cádiz en un informe de 17 de abril de 1764 se mostró partidario de autorizar a los vecinos de Sanlúcar de Guadiana a que, sin tener que matricularse, pudiesen conducir en sus propios barcos los frutos que obtenían y los útiles de labranza, desde sus domicilios hasta las cercanías de Ayamonte, donde tenían sus campos, a más de seis leguas de distancia. La alternativa del transporte por tierra de estas cosechas tendría un coste superior al valor de lo conducido. El Intendente reconoció que ya en 1738, al tiempo de formarse la matrícula en el litoral onubense, se había planteado exceptuar a estas embarcaciones en atención "a que no tenían otro tráfico que el referido", medida que finalmente no se adoptó. AGS, SM, Leg. 286. Doc. 4 de mayo de 1764.

72 No obstante, expresamente se prohibió que el beneficiado pescase y se dispuso la obligada matriculación de aquéllos que le ayudasen a barquear. AGMAB, Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

73 Al año siguiente este servicio volvió a ser explotado por matriculados. AGMAB, Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Laredo, 7 de febrero de 1785. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 21 de enero de 1786. Gallego Jiménez (2004), pp. 185-186.

74 Antonio Martínez, del gremio de tierra, que ya había arrendado la renta en 1794 y 1798 volvió a hacerlo en 1803. En esta última ocasión, tal vez jugó a su favor la denuncia de usuarios del pasaje, avecindados en varias parroquias del entorno, contra uno de los postores y antiguo barquero al que acusaron de insultar a los pasajeros, cobrarles más de lo estipulado en el arancel y retrasar la salida hasta completar el espacio a bordo. AGMAB, Matrículas. Generalidad. Leg. 1.917. Doc. 26 de noviembre de 1804; AMC, Expedientes de arriendo de la barca, 1802; En 1806 estaba abierta una causa judicial ante el Consejo de Castilla por la explotación por parte de terrestres de la barca del Espín en la ría de Navia. AGMAB, Matrículas-Pesca, Leg. 2.190. Doc., 24 de abril de 1806.

los matriculados el disfrute de la disputada barca de la desembocadura del Lérez "que no deja de producir un buen beneficio por la continua concurrencia de havitantes de aquella vanda con la villa de Pontevedra, principalmente en las frecuentes ferias y mercados que se celebran en aquel País"[75]. La libre competencia en el ejercicio de este pasaje en particular no se autorizó hasta después de la abolición en las Cortes de Cádiz de los privilegios en razón de señorío; pero entonces fue el citado gremio el que demandó el monopolio para sí, generándose nuevos conflictos[76].

4. Conclusiones

Recapitulando, durante la Edad Moderna los barcos de pasaje fueron un importante medio de transporte en el litoral gallego, y en general en la costa norte de España, habida cuenta su recortado perfil y sobre todo la precariedad de los viales terrestres. La flota en cuestión condujo a personas y a mercancías varias y se caracterizó por sus reducidos arqueo (generalmente inferiores a las tres toneladas) y dimensiones (no más de ocho metros de quilla), y por su plurifuncionalidad, ya que las más de las veces este servicio fue practicado en régimen de libre competencia por pescadores que obtuvieron unos ingresos extras por esta actividad cuya frecuencia sería fijada por la demanda. En cuanto a los monopolios en materia de pasaje que desde muy antiguo disfrutaron concejos, señores jurisdiccionales y gremios de mar, habitualmente fueron arrendados en subasta pública. Los términos de las arriendos tuvieron como común denominador una periodicidad inferior al sexenio y la obligación del arrendatario de garantizar un servicio diario cuyas tarifas variaron en función del peso de la carga, de la distancia a recorrer y de la condición del pasajero (gratuidad para militares, soldados y titulares del derecho arrendado). En la segunda mitad del siglo XVIII la Secretaría de Marina condicionó la continuidad de estos privilegios a su acreditación documental y al empleo exclusivo de profesionales autorizados en el pasaje; por incumplimiento de alguno de estos requisitos, hubo instituciones eclesiásticas, nobles y concejos que perdieron temporal o definitivamente sus respectivos monopolios. Y en los casos en que el pasaje se practicó en las desembocaduras, las controversias a la hora de delimitar el espacio laboral reservado a los matriculados fueron moneda corriente.

---

75 AGMAB, Matrículas-Generalidad. Leg. 1.812. Doc. Madrid, 28 de noviembre de 1804.

76 AGMAB, Matrículas. Leg. 1.987, diversos documentos de 1814.

Bibliografía:

AMORIM, Inês, "Recursos marítimos e tecnología no séc. XVIII: pesca, sal e moliço no litoral e na Ria de Aveiro", *O litoral em perspectiva histórica (séc. XVI-XVIII). Um ponto da situaçao historiográfica*, Oporto, Instituto de História Moderna, pp. 188-204.

ANARTE ÁVILA, Rafael (2003), *El Municipio de Puerto Real desde las reformas de Carlos III hasta la instauración del régimen liberal (1760-1835)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones.

ARTAZA MONTERO, Manuel María de (1986), "La Junta del Reino y las carreteras de Galicia (1775-1834)", *Revista del Instituto "José Cornide" de Estudios Coruñeses*, 22, pp. 243-251.

CARMONA BADÍA, Xoan (1989), "Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas a mediados do século XVIII", *Grial*, Tomo 27, 102 (abril-junio), pp. 216-226.

COLLINS, Timothy, (2001), "From hoekers to hookers: a survey of the literatura ad annotated bibliography on the origins of the Galway hooker", *Journal of the Galway-Archaeological and History Society*, nº 53, pp. 66-83.

FABEIRO GÓMEZ, Manuel (1990), *Páxinas históricas de Noia*, Noia, Sementeria.

GALLEGO DOMÍNGUEZ, Olga, (1999), *As barcas e os barcos de pasaxe da provincia de Ourense no Antigo Réxime,* Ourense*,* Diputación Provincial de Ourense.

GALLEGO JIMÉNEZ, Alberto (2004), "Datos para el estudio de la pesca en Santoña hasta el siglo XIX", *Altamira*, Tomo LXVI, pp. 165-227.

GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, Manuel, (1999), *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*, A Coruña, Universidade de A Coruña.

GARCÍA-LOMBARDERO, Jaime (1973), *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, Siglo XXI Editores.

GELABERT GONZÁLEZ, Juan Ignacio (1972), "Dos indicadores de la coyuntura económica en la Galicia del siglo XVIII: los barcages de Ulla y Sarandón", *Compostellanum*, t. 17, v. 1-4, pp. 289-295.

IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto (1984), *Los antiguos "portos" de Tui y las barcas de pasaje a Portugal*, Tui, Museo y Archivo Histórico Diocesano.

LANZA ÁLVAREZ, Francisco (2001), *Ribadeo antiguo*, 3ª ed., Sada, Edicións do Castro.

LE BOUEDEC, Gerard (2002), "La pluriactividad dans les sociétes litorales, XVIIe-XIXe siècle", *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, nº 1.

LIVET, Georges (2003), *Histoire des routes & des transports en Europa. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Estrasburgo, Presses Uníversitaires de Strasbourg.

MADRAZO MADRAZO, Santos (1984), *El sistema de comunicaciones en España: 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Turner.

MÁIZ VÁZQUEZ, Bernardo (2000), *As embarcacións de pasaxe das rías galegas (1573-2000)*, Vigo, Edicións Xerais de Galicia.

MEIJIDE PARDO, Antonio (1980), "Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII", *Vigo en su Historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, pp. 298-355.

MERINERO, María Jesús y BARRIENTOS, Gonzalo (1992), *Asturias según los asturianos del último Setecientos. (Respuestas al interrogatorio de Tomás López)*, Oviedo, Servicio Central de Publicaciones del Principado de Asturias.

PÉREZ VALLE, Juan José (1996), "El noble gremio de mar de la villa y puerto de Ribadesella", en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 148, Año L, pp. 99-163.

PERIBAÑEZ CAVEDA, Daniel, *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial, 1750-1850*, Oviedo, Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones.

RIAL GARCÍA, Serrana (2003), *Mujer y actividad económica en la Galicia moderna: la inserción de las mujeres en la producción rural y urbana*, Santiago de Compostela, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Santiago de Compostela.

SAAVEDRA FERNÁNDEZ, Pegerto (1994), "La consolidación de las ferias como fiestas profanas en la Galicia de los siglos XVIII y XIX", en *El Rostro y el discurso de la fiesta*, Santiago de Compostela, Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Santiago de Compostela, pp. 279-296.

SAAVEDRA VÁZQUEZ (1986), Mª. del Carmen, "La hacienda local del período ilustrado; el caso de La Coruña", en *Concepción Arenal. Ciencias y Humanidades*, Año V, nº 14, (1986, agosto), pp. 37-46.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2005), *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2006), *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa (en prensa)

VÁZQUEZ RODRÍGUEZ, Xosé Manuel (1997), "Os barqueiros na Ribeira Sacra", en *Lucensia*, 15, pp. 313-324.

VELO PENSADO, Ismael (1992), *La Vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*, A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña.