

EL ABASTECIMIENTO DE SAL A LAS PESQUERÍAS GALLEGAS, 1780-1816¹

Antonio Luis López Martínez
Universidad de Sevilla

RESUMEN. El desarrollo de las pesquerías gallegas en las últimas décadas del siglo XVIII, gracias, especialmente, a la presencia de los “fomentadores” catalanes, originó una importante demanda de sal que fue atendida, principalmente por las salinas gaditanas. El abastecimiento de sal a las pesquerías gallegas se hizo por mar mediante embarcaciones portuguesas, lo que supuso más de cien desplazamientos navales cada año. La contratación se llevó a cabo por el Consulado de Portugal en Cádiz, que actuó como intermediario entre la Administración de Salinas y los patrones de los barcos. Sin embargo, los continuos conflictos bélicos de la época alteraron este modelo de comportamiento e hicieron necesaria la contratación de barcos neutrales e, incluso, desplazaron la procedencia de la sal desde Cádiz hasta Setúbal.

Palabras clave: Galicia, Portugal, Cádiz, sal, navegación de cabotaje.

ABSTRACT. The development of the Galician fishing in the last decades of 18th century, thanks, specially, to the presence of the “Catalan fomenters”, originated an important demand of salt that was taken care of mainly by the salt mines of Cádiz. The supplying of salt to the Galician fishing was made by sea by means of Portuguese boats, which supposed more than one hundred naval displacements each year. The hiring was carried out by the Consulado de Portugal in Cadiz, that acted like intermediary between the Administración de Salinas and the patrons of the boats. Nevertheless, the persistent warlike conflicts of this time altered this model of behaviour and made the hiring necessary of neutral boats and they moved the origin of the salt from Cádiz to Setúbal.

Keywords: Galicia, Portugal, Cádiz, salt, coastal navigation.

¹ Trabajo recibido el 27 de noviembre de 2006 y aceptado para su publicación el 23 de febrero de 2007.

1. Introducción

La sal ha sido un producto de gran importancia a lo largo de la historia, al menos, hasta mediados del siglo XIX, cuando se desarrollan los sistemas de conserva al vacío y, posteriormente, con la conservación de los alimentos en frío. La sal se utilizaba como condimento de los alimentos para el consumo doméstico y, sobre todo, como materia prima de ciertas industrias como la curtiduría de pieles y, especialmente, para la conservación de carnes y pescados.

La importancia alcanzada por la sal contrasta, sin embargo, con el escaso interés que ha despertado el tema entre los historiadores. Aunque, en este caso, no se puede decir que sea por falta de documentación. Al tratarse de un producto cuya distribución estaba estancada, su control estaba en manos de la Dirección General de Rentas perteneciente a la Secretaría de Estado de Hacienda. En dicha Dirección General existía una sección denominada Renta de Salinas que era la que llevaba todo lo relacionado con el estanco de la sal. La gestión de esta Renta de Salinas ha generado una ingente documentación que se contiene en varios cientos de legajos depositados en el Archivo General de Simancas. Además, dado que el monopolio de la sal dio lugar a numerosos conflictos y problemas de contrabando, es abundante la documentación que al respecto puede encontrarse tanto en los archivos judiciales del país, como en los archivos municipales. Posiblemente, esta proliferación de información sea la que haya disuadido a los historiadores de llevar a cabo una investigación en profundidad sobre el tema, habida cuenta de su escasa rentabilidad a corto plazo.

Lo que pretendemos abordar en este estudio es el análisis de los problemas que originó el transporte marítimo de este producto desde los centros de producción a los principales puntos de consumo. Conocidos los aspectos legales del monopolio estatal de la sal, así como el funcionamiento de ciertas salinas españolas, es el problema del transporte el que resulta menos conocido. En concreto, hemos elegido para nuestro análisis el transporte marítimo entre uno de los principales centros de producción peninsulares, las salinas de la bahía de Cádiz y, sin duda, el principal destino de esta producción, las pesquerías del norte de España, especialmente las gallegas. El período analizado es el de las últimas décadas del siglo XVIII y comienzos del XIX, en el que coinciden dos circunstancias interesantes, el fuerte incremento del consumo de sal para los nuevos sistemas de conservación de las sardinas y las dificultades en su abastecimiento como consecuencia del largo período de guerras que se desarrolla en dichos momentos.

El transporte de sal entre el puerto de Cádiz y los alfolíes gallegos revistió, dada su envergadura y las dificultades bélicas de la época, una cierta complejidad. Hay que tener en cuenta que el tráfico de sal anual entre la bahía gaditana y los puertos del norte de España era, en los años no bélicos de este período, de más de 30.000

metros cúbicos². Esto suponía más de cien desplazamientos anuales de barcos, con sus respectivas tripulaciones y patronos, así como la gestión administrativa de dichos envíos. Todo ello debió facilitar el desarrollo de una gran actividad económica que favoreciese la construcción naval y la búsqueda de mercancías de retorno en los barcos que venían a cargar sal a Cádiz. Sin embargo, nada de esto ocurrió, ya se trató de un tráfico puntual y efímero que no sirvió para desarrollar lazos comerciales estables que permitiesen la integración de las tres grandes áreas del occidente ibérico que se vieron directamente afectadas: Galicia, Portugal y la Baja Andalucía.

2. Las salinas gaditanas

El monopolio estatal afectaba a la distribución de la sal, pero no a la propiedad de las salinas ni a la fabricación de la sal que podía quedar en manos privadas. Si bien, es cierto que la Hacienda Real procuró ir haciéndose con todas las salinas costeras, como ocurría con las de Ibiza y Torreveja, aunque esto no tuvo lugar en la Bahía de Cádiz donde la Corona y los particulares se repartieron la propiedad y la explotación de las salinas.

Las salinas gaditanas eran las más importantes de España³, a pesar de lo cual es muy poco lo que sabemos de ellas. Comenzaron a explotarse durante la Antigüedad y, posteriormente, en la Edad Media. Desde la época medieval casi toda la costa gaditana pertenecía a las casas señoriales de Medina Sidonia, Arcos y Medinaceli que tenían cedidas las tierras a censo enfiteútico para viñas y salinas⁴. Entre los colonos de estas salinas figuran destacados personajes de la oligarquía local⁵. Posteriormente, a lo largo de los siglos XVII y XVIII las salinas fueron pasando a ser propiedad plena de estos últimos que continuaron su explotación.

Las salinas de El Puerto de Santa María estaban en funcionamiento desde la época medieval, alcanzando su mayor desarrollo en la primera mitad del siglo XVI. Su producción estaba destinada a abastecer las almadrabas y la pesca gaditana, aunque también se embarcaba para exportarla al extranjero⁶. La decadencia de las salinas

2 La equivalencia de las mediadas de sal es la siguiente: 1 lastre = 4 cahíces = 48 fanegas; 1 cahíz = 12 fanegas = 666 litros; 1 fanega = 55,5 litros. Se utilizarán las medidas de sal que aparezcan en cada una de las fuentes

3 *La sal: del gusto alimentario al arrendamiento de salinas*, Universidad de Granada, 1995 y *Las salinas de Andalucía*, Sevilla, 2004.

4 GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y VALOR PIECHOTTA, M.: “Las salinas de la Isla de León a fines de la Edad Media” en *La sal: del gusto alimentario al arrendamiento...*, pp. 143-153

5 FRANCO SILVA, A.: “Las salinas de la Isla de León a fines de la Edad Media” en *La sal: del gusto alimentario al arrendamiento...*, pp. 143-153.

6 Sobre la sal portuense en los siglos XV y XVI vid. SANCHO MAYI, H.: *Historia del Puerto de Santa María*, Cádiz, 1943, Ediciones Escelicer, pp. 215-224.

portuenses se produjo en la segunda mitad del siglo y continuó durante todo el siglo XVII, coincidiendo con la crisis de las pesquerías de la zona y ya en el siglo XVIII la industria salinera no era más que una actividad residual. Sin embargo, coincidiendo con esta decadencia se inicia la actividad en las salinas de Puerto Real e Isla de León, que alcanzarían un gran desarrollo en los siglos XVIII y XIX.

Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada nos ofrecen una panorámica de la actividad salinera en la Bahía de Cádiz a mediados del siglo XVIII. En total había 36 salinas: 8 estaban en Cádiz, 26 en Puerto Real y 2 en Isla de León⁷. En informes posteriores se observa como se mantuvieron las salinas en dichos términos municipales. Pienso que la desaparición de Cádiz en los sucesivos informes no responde a que hubiesen desaparecido dichas salinas, sino que se las ha incluido en el término de Isla de León (Cuadro 1).

Cuadro 1. Las salinas en la Bahía de Cádiz, 1750-1821				
LOCALIZACIÓN	1750 ¹	1787 ²	1800 ³	1821 ⁴
CÁDIZ				
-Hacienda	4			
-Particulares	4			
PUERTO REAL				
-Hacienda				
-Particulares	26	17		
ISLA DE LEÓN				
-Hacienda				
-Particulares	2	8		
TOTAL				
-Hacienda	4			
-Particulares	32	25	8	11

1 Respuestas Generales del Catastro de Ensenada.

2 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.093

3 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.092

4 Los datos proceden de una memoria elaborada por la Dirección General de Rentas y recogidos por José Pinilla en 1825, están publicados en *Las Salinas de Andalucía*, Sevilla, 2004.

Se observa en el Cuadro 1 la progresiva acumulación de salinas en las manos de la Real Hacienda, que es el resultado de la R. O. de 19 de junio de 1767 que establecía que todo el litoral bañado por las mareas pertenecía a la Corona para destinarlo a salinas. En la misma orden se ordena que todas las salinas que quedasen incultas pudieran ser labradas por la Real Hacienda⁸. Sin embargo la pugna entre el Estado y los particulares por el control de la propiedad de las salinas continuó como demuestra

7 Ya no se menciona ninguna salina en funcionamiento en El Puerto de Santa María.

8 Sobre este proceso vid. TORREJÓN CHAVES, J.: "Las salinas de la Bahía de Cádiz. Una aproximación a su historia económica" en *La sal: del gusto alimentario al arrendamiento...*, pp. 169-191.

el escrito presentado el 25 de octubre de 1800 por varios propietarios particulares de las salinas de Puerto Real y Real Isla de León con un proyecto para arrendar todas las salinas de S. M. alegando su deficiente explotación. Se denominan a ellos mismos como todos los propietarios de las salinas de Puerto Real y Real Isla de León⁹.

En las anteriores relaciones de salinas gaditanas se ofrece también información sobre su producción y rentabilidad. En las Respuestas Generales se recoge la utilidad de estas salinas. Las de Puerto Real, que estaban labradas por sus dueños, tenían 14.576 tajos o lagunillas con una utilidad de 45 reales por tajo, lo que arrojaba un total de 655.470 reales anuales. Las de la Real Isla de León, también labradas por sus dueños, tenían una utilidad inferior porque a sus 1.200 tajos se les asigna una utilidad de 22,5 reales por tajo lo que arroja un total de 27.000 reales. En el caso de las salinas de Cádiz no se dan datos del número de tajos, pero la utilidad de dos pertenecientes a particulares, que las labraban, es de 99.385 reales, mientras que las 4 pertenecientes a la Real Hacienda se afirma que estaban arrendadas en 8.250 reales.

Respecto a la producción únicamente tenemos datos de las salinas labradas por la Real Hacienda para los años de 1800 en que la producción de las 8 salinas fue de 160.800 fanegas de sal, lo que supone una media de 20.100 fanegas por cada salina y 1821 en que se alcanzaron 304.400 fanegas de sal para las 11 salinas de propiedad estatal lo que supone una media de 27.673 fanegas por cada salina, lo que arroja un incremento de la producción de casi un 40%. Si se observan individualmente, en cada salina se aprecia una intensificación en la producción, posiblemente relacionado con la apertura de nuevos tajos en cada salina. Animada, sin duda, por las buenas perspectivas del negocio de la sal, la Real Hacienda procedió a la adquisición de nuevas salinas, se pasa de ocho a once salinas, y a la intensificación de la producción de las que ya poseía. De las siete salinas que coinciden en ambas relaciones en cinco se incrementó la producción, en una se mantuvo y sólo en una descendió, con un incremento total en el caso de estas salinas de casi 30.000 fanegas entre 1800 y 1821.

9 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.092. Los propietarios firmantes son: Conde de Casa Rojas, Diego Derqui, M^a. Javiera de Amat, Juan Pernet, José Pedro Savater, F^o. Javier Jenet, Pedro Zulueta, Juana Sánchez de la Campa, Cristobal Sánchez de la Campa, Pedro Benítez, Manuel de Luna y Antonio González. Obsérvese la coincidencia de algunos de estos firmantes con la relación de 1787 (ver Apéndice 1). En algunos protocolos de finales del siglo XVIII localizados en el Archivo de Protocolos Notariales de Cádiz (Archivo Histórico Provincial de Cádiz) aparece el Gremio de Cosecheros de sal de Cádiz, aunque no he encontrado otras menciones de dicha agrupación.

3. Las pesquerías gallegas

Galicia constituía la mayor zona pesquera de la Península por el volumen anual de capturas de pescado, sin embargo, la actividad pesquera se veía sometido a numerosas trabas que dificultaban su desarrollo. Estas trabas tenían que ver con los residuos del feudalismo, como era el pago de diezmos y las servidumbres feudales a las que estaban sometidos los pescadores; con el ordenamiento gremial que dificultaba la incorporación de nuevas tecnologías y con las limitaciones de los mercados a los que dirigir la pesca, reducidos casi exclusivamente a Portugal, dada la fuerte competencia provocada por el pescado salado introducido por los ingleses en otros puertos peninsulares, especialmente los levantinos.

La situación va a cambiar en la segunda mitad del siglo XVIII en que se van a producir una serie de transformaciones que afectarán profundamente a la actividad pesquera gallega. Según Santos Castroviejo¹⁰, estas novedades serían básicamente: la aprobación de las Ordenanzas de la Armada en 1748 que eliminaría la intervención de los poderes tradicionales y que establecían, de hecho, la libertad de la pesca; las reformas ilustradas que limitan las trabas gremiales y permiten la introducción de nuevas técnicas de pesca y la llegada de los “fomentadores” catalanes, principales beneficiarios de estas reformas.

Los empresarios catalanes se establecen en Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII e introdujeron una nueva mentalidad más empresarial a la hora de obtener mayores beneficios de la pesca. El principal objetivo de estos empresarios fue la pesca de la sardina para su posterior tratamiento industrial y su comercialización en nuevos mercados.

Para ello, introdujeron nuevos barcos de pesca, como el bou catalán que permitía la pesca en pareja, nuevas artes de pesca como la jábega y el xeito y un nuevo sistema de conservar el pescado mediante la salazón y el prensado, que ya se practicaba en los países del norte de Europa desde algunos siglos atrás. Con todo ello aumentaron considerablemente las capturas de sardinas, que una vez saladas eran comercializadas en los mercados del Levante español¹¹, de donde llegaron a desbancar al pescado salado comercializado por los ingleses. Los catalanes completaban el ne-

10 SANTOS CASTROVIEJO, I., “Os séculos XVIII e XIX (ata 1870): protagonistas e transformacións” en FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (coor.): *Historia da pesca en Galicia*, Santiago de Compostela, 1998, pp. 87-138

11 En los registros de arribada forzosa de barcos españoles en el puerto de Lisboa hay referencias de 8 barcos cargados de sardinas procedentes de puertos gallegos y cuyo destino es Barcelona (BURGOS MADROÑERO: “El comercio marítimo de la España de Carlos III con el puerto de Lisboa, 1763-1783” en *Actas del Congreso Internacional sobre “Carlos III y la Ilustración*, vol. II, *Economía y Sociedad*, Madrid, 1989, Ministerio de Cultura, pp. 425-464).

gocio introduciendo en Galicia sus vinos y aguardientes como retornos en los barcos que llegaban a Cataluña cargados de sardinas. Desde Barcelona el pescado gallego se redistribuía a los mercados levantinos peninsulares, al sur de Francia y a algunas zonas del litoral italiano¹².

La actividad de estos fomentadores fue muy intensa y a comienzos del siglo XIX ya existían en Galicia 400 factorías salazoneras, de las que un 80% pertenecían a los catalanes¹³. A pesar de algunos conflictos surgidos en los comienzos del establecimiento de los catalanes, muy pronto los gallegos comenzaron a trabajar para ellos. Los marineros, rotos los lazos gremiales, se convirtieron en pescadores asalariados de los catalanes, mientras que sus mujeres pasaron a trabajar en las factorías en las labores de salazón y prensado.

Aunque el arranque de la actividad de los catalanes es a partir de 1760, el mayor desarrollo de la industria salazonera hay que situarlo entre 1795 y 1815, si bien los numerosos conflictos bélicos de la época ocasionaron numerosos perjuicios a esta actividad. Después de las guerras napoleónicas la actividad salazonera comienza su declive, decayendo considerablemente la pesca y cerrándose algunas factorías. Posteriormente, en la década de 1820 el incremento del precio de la sal agrandó aún más las consecuencias de la crisis.

El número de capturas de sardinas se incrementó considerablemente con la aplicación de las nuevas técnicas pesqueras y con el aumento del número de embarcaciones de pesca. Una idea de este incremento nos la da la evolución de las capturas en el puerto de Vigo, según lo recoge Meijide Pardo¹⁴:

-1775	8.000	millares de sardinas		
-1796-99	40.000	“	“	/año
-1800-04	48.000	“	“	“
-1803	124.000	“	“	“

El incremento de las sardinas y su posterior tratamiento a base de salazón originó una importante demanda en la industria salazonera gallega, la necesidad de gran cantidad de sal, precisándose media fanega para la salazón de un millar de sardinas. La demanda de sal será atendida por las salinas españolas de Cádiz y Torrevieja, aun-

12 ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, 1977.

13 MEIJIDE PARDO, A.: *Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la Ría de Arosa (1780-1830)*, La Coruña, 1973.

14 “Contribución de los catalanes al desarrollo de la industria pesquera de Vigo (1750-1815)”

que en momentos de necesidad, sobre todo por motivos bélicos, hubo que traer la sal de Portugal, sobre todo de Setúbal.

La demanda de sal por parte los alfólies gallegos se hacía conjuntamente con la de los asturianos (Apéndice 2). Las fluctuaciones en esta demanda reflejan, por una parte, las necesidades de sal por parte de las industrias salazoneras, pero, también es el resultado de los conflictos bélicos vividos en la época, que interrumpían las actividades pesqueras y los transportes de sal hacia Galicia y de pescado salado hacia los puertos del Mediterráneo. Los máximos se alcanzaron en los periodos de mayor actividad pesquera, a comienzos de la década de los 1790, aunque las guerras contra Francia de mediados de dicha década redujeron dicha demanda.

4. El transporte de sal a los puertos del norte de España

La documentación consultada nos ha permitido identificar un total de unos mil cargamentos de sal embarcados¹⁵ con destino a los puertos del Norte de España (Cuadro 2), lo que va a permitir el análisis de las características más destacadas de dichos envíos.

PAÍS	1782 (CÁDIZ)	1786 (CÁDIZ)	1796 (SETUBAL)	1796-97 (CÁDIZ)
ESPAÑA		24	2	73
PORTUGAL	58	22	2	2
IMPERIO	2			
GÉNOVA	6			1
VENECIA	1			
SUECIA		4	21	15
DINAMARCA		8	8	17
HOLANDA		6		
G. BRETAÑA		2		
USA			26	10
PRUSIA			3	2
TOTAL	67	66	62	120

Fuentes:

-1782, A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.093

-1786, A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.425

-1790, Meijide Pardo: *Negociantes catalanes...*

-1791 y 1793, IAN/TT/ M. N. E., lib. 199

-1796, A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.198

¹⁵ Los barcos cargados de sal en Cádiz son 317 localizados el Archivo de Simancas y los 675 registrados en el Consulado de Portugal en Cádiz.

Lo primero que llama la atención es la variada procedencia geográfica de los barcos que efectuaron dichos traslados, destacando los peninsulares –españoles y portugueses–, los de los países nórdicos –Suecia y Dinamarca– y, por último los de Estados Unidos. La presencia de las diferentes flotas que intervinieron en dichos transportes obedece a factores climáticos, en el caso de los barcos nórdicos, pero sobre todo a factores coyunturales, especialmente bélicos.

La principal naturaleza de las embarcaciones utilizadas para el transporte de sal a las pesquerías del Norte de España fue la portuguesa¹⁶. Se trataba, por lo general de barcos pequeños –faluchos, laúdes, místicos y yates– empleados en la navegación de cabotaje. Fueron los más empleados en tiempos de paz para España o en ausencia de hostilidades entre Portugal y España.

Otro aspecto que destaca es la presencia sólo puntual de embarcaciones españolas en este tráfico. Sólo tiene cierta relevancia en 1797, cuando los barcos portugueses eran hostigados por corsarios franceses y tienen que retirarse de este tráfico y en 1786, cuando se registra un número de embarcaciones española, similar a la portuguesa. Posiblemente la utilización de los barcos españoles para otros destinos y los precios más competitivos de los fletes ofertados por los portugueses, sobre lo que más adelante nos referiremos, expliquen esta circunstancia.

A continuación hay que resaltar el papel importante jugado por las embarcaciones procedentes del Norte de Europa. En este caso son las circunstancias meteorológicas –el mar Báltico permanece helado durante el invierno– las que explican su intervención en el tráfico de la sal. La imposibilidad de navegar por el hielo en sus rutas naturales, llevaba a las embarcaciones de estos países a desplazarse hacia el sur para poder continuar su actividad. Se trata de embarcaciones de mayor tonelaje –bergantines, paquebotes y urcas–, que son las mismas que se empleaban en el transporte de sal desde el puerto de Cádiz hacia el extranjero en 1787¹⁷.

También tuvieron un papel destacado los barcos procedentes de Estados Unidos, especialmente en épocas de conflictos bélicos, cuando los bloqueos y la presencia de corsarios impedían la utilización de barcos peninsulares. El resto de países que participaron en el tráfico de la sal hasta los puertos del Norte de España sólo tuvieron una presencia meramente simbólica.

Las mayores dificultades para el abastecimiento de sal a los alfolíes del Norte de España se producía, pues, en las épocas de conflictos bélicos, tan frecuentes en esta época y que obligaron a buscar algunos recursos extraordinarios. Los problemas

16 Especialmente destacada cuando tengamos en cuenta la documentación del Consulado de Portugal en Cádiz a la que más adelante nos referiremos

17 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.093

solían ser el hostigamiento por los corsarios a los barcos de procedencia peninsular que obligó a la utilización de barcos neutrales y el bloqueo marítimo al puerto de Cádiz que hacía necesaria la búsqueda de sal de otras procedencias.

En el año 1799 ante las gravísimas dificultades existentes para la conducción de sal desde el puerto de Cádiz a los puertos de Galicia y Asturias, es indispensable remediar la extrema necesidad en que se hallan sus alfolies y para conseguirlo no hay otro arbitrio que el de atraer a los capitanes de los buques neutrales¹⁸ a que "...concurran a tan urgente servicio por medio de contratas que aunque no sean del agrado de la Real Hacienda sean capaces de inclinarlos a este importante fin"¹⁹. Sin embargo, se plantean una serie de problemas a la hora de contratar barcos neutrales para la conducción de sal a Galicia, ya que ni los corredores de comercio ni los capitanes confían en que se les paguen los fletes en plata, puesto que el Real Decreto de 27 de agosto de 1799 establece que el pago se hará en vales reales con un aumento del 6%, prohibiéndose que se pueda hacer en los contratos distinciones entre el papel y la moneda. Dado que las circunstancias eran muy difíciles se autoriza con carácter excepcional el pago en plata exclusivamente, con exclusión de los vales reales. Una idea de las dificultades del momento la da el hecho de que a los barcos fletados se les marca un destino para desembarcar la sal, aunque se especifica que si en caso de temporal o de ser perseguido por corsarios se pueda dirigir a otros puertos alternativos, que se especifican.

La imposibilidad de extraer la sal por el puerto de Cádiz a causa de los bloqueos marítimos obligó a buscarla de otras procedencias, habiéndose intentado para ello Francia y las salinas portuguesas de Figueira y Lamego, aunque terminarían imponiéndose las salinas de Setúbal.

El 27 de septiembre de 1794 la Administración Provincial de la Renta de Salinas de Galicia comisiona a Martín de Palomares para adquirir sal para los puertos de Galicia, Asturias y la Montaña²⁰. El comisionado se encaminará primeramente a las fábricas de Figueira y Lamego que son preferibles como más inmediatas por el menor tiempo que emplearán los buques en la navegación y en caso de no proporcionarse todo el surtido necesario pasará a Setúbal.

Teniendo en cuenta las graves dificultades en que se encuentran, las primeras embarcaciones que se presenten las dirigirá a Santander, Castro Urdiales, Laredo y Santoña, siguiendo los puertos de Asturias, de suerte que en el mes de noviembre se hallen todos con el surtido que necesiten. Si los capitanes rehusasen a pasar a alguno

18 Los países neutrales son, principalmente, Suecia, Dinamarca y Estados Unidos.

19 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.092

20 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.197

de los puertos de Asturias y la Montaña por su difícil y peligrosa entrada, se conducirá al puerto más inmediato del mismo partido, para que desde allí se le pueda proporcionar el socorro en lanchas o en barcas pequeñas. Para Galicia se preferirán los alfolíes de Coruña, Betanzos, Puentedeume y Ares, por ser los más necesitados.

El comisionado dará todas las semanas noticia individual de lo que adelante sobre el particular, para trasladarlo a los Sres. Directores Generales, especificando las embarcaciones que dirija a cada puerto, entregando a los capitanes carta para el administrador del alfolí, dándole aviso del precio a que ha de satisfacer cada fanega. Tendrá presente el comisionado que las fábricas de Figueira y Lamego debe facilitársele más barato, por la proximidad y calidad de la sal, que la que se suministre desde Setúbal. Según los datos que se ofrecen por la Administración de la Renta de Salinas, el 31 de diciembre de 1795 se habían transportado hasta los alfolíes gallegos 182.216 fanegas de sal sólo a los puertos de Galicia procedentes de Setúbal.

Para llevar a cabo este cometido se firmó un contrato con la casa de Comercio de D. Jerónimo Chandón e Hijos de Setúbal para fletar barcos para llevar sal a los puertos de norte²¹. Tras la firma del tratado de paz entre Francia y España hubo necesidad de recurrir a barcos neutrales para el envío de la sal, dado que los barcos portugueses comenzaron a sufrir hostilidades por parte de los corsarios franceses. Estas hostilidades eran cometidas contra los barcos portugueses que iban cargados de sal para el norte de España, no sólo contra los que salían de Setúbal, sino también contra los que salían de Cádiz. El 11 de noviembre de 1796 se da orden a Setúbal de que no se carguen más barcos con sal para Galicia, ya que en Cádiz se habían fletado y se fletaban gran número de barcos nacionales y extranjeros que serían escoltados por buques de guerra de la Armada española (Cuadro 2).

Otra solución que se intenta dar a los problemas de abastecimiento de sal es la búsqueda de un único agente que asegurase el abastecimiento de sal a los alfolíes del norte de España. Este es el sentido de la propuesta de contrato hecha por Francisco Genaro Ángel, vecino de Pontevedra y uno de los mayores comerciantes del Reino. Ante las dificultades que ocurren para el surtido de sales se ofrece a abastecer los alfolíes de Galicia y del Principado de Asturias, para lo que presenta un modelo de contrato con la Real Hacienda (8 de junio de 1796)²².

Las condiciones que regirán en los contratos con la Real Hacienda para la exportación de sal desde el puerto de Cádiz a los del reino de Galicia y Principado de Asturias serían, principalmente, las siguientes:

21 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.198

22 A. G. S., Dirección General de Rentas, 2ª Remesa, leg. 3.198

1º Se hará por seis años, durante los cuales la Real Hacienda no podrá admitir otras proposiciones, tanto de nacionales como de extranjeros, aunque ofrezcan ventajas y mejoras en los precios.

2º En caso de guerra dicho contrato quedará sin efecto alguno y para continuar el abasto se deberá firmar otro nuevo a satisfacción de los contratantes.

3º Que las personas encargadas de aportar la sal a las embarcaciones que se presenten en Cádiz no les han de causar la menor retención o retraso.

4º Que ha de darse a los contratantes una razón del consumo total de cada año con distinción de cada puerto o alfolí.

5º El flete de cada fanega de pala cargada en los puertos hasta el cabo de Finisterre será de 6 reales más una gratificación al capitán de 12 maravedíes; desde dicho cabo al puerto de Ferrol será de 6 ½ reales; desde Ferrol a Ribadeo será de 7 reales, incluyendo en todos los caso la gratificación al capitán. Los fletes y las gratificaciones se harán en dinero efectivo y no en vales reales.

6ª Durante los seis años de duración del contrato con la Real Hacienda no se permitirá a ningún particular cargar sal de su cuenta para vender ni introducir en los puertos que comprende el citado contrato.

7º el pago de los fletes se realizará en Pontevedra.

Sin embargo estas condiciones no son del agrado de la Real Hacienda que entre otras pone las siguientes objeciones:

- Primero, que no se especifique que todas las embarcaciones sean nacionales, lo que beneficiaría al Reino.
- No se habla de fianzas
- Se duda que un particular pueda aportar las más de cuarenta embarcaciones necesarias para asegurar el abastecimiento.
- El plazo de seis años es largo.
- El consumo de cada año está sujeto a la variación de la pesca, oscilando de un año a otro en miles de fanegas.

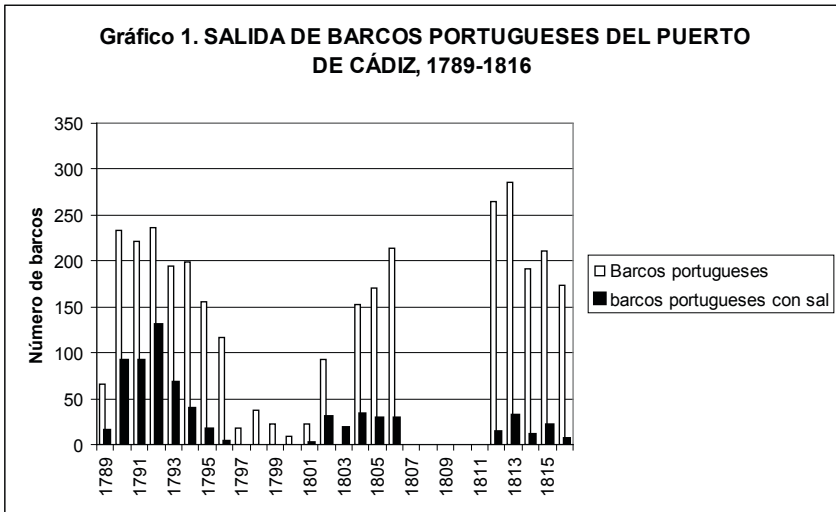
Todo lo cual impidió que el contrato propuesto se llevase a término.

5. Navegación portuguesa y abastecimiento de sal

El análisis del archivo del Consulado de Portugal en Cádiz²³ permite conocer el destacado papel jugado por la flota de cabotaje portuguesa en el abastecimiento

23 El archivo del consulado de Portugal en Cádiz se encuentra en el Archivo Nacional de Portugal Torre do Tombo, en el subfondo Secretaria de Estado/Ministerio dos Negócios Estrangeiros. Se trata de un fondo constituido por 46 libros y 10 legajos, una parte de los cuales recogen los registros de entrada y salida

de sal gaditana a los alfolíes marítimos del norte de España²⁴. En total, entre agosto de 1789 –primera fecha del registro– y finales de 1816, salieron del puerto de Cádiz 675 barcos (Gráfico 1) portugueses cargados de sal con diferentes destinos (apéndice 2). Con posterioridad a dicha fecha, aunque se sigue registrando la presencia y salida de barcos portugueses en el puerto de Cádiz, ya no figura ninguno con carga de sal (Gráfico 2).



La evolución del número de barcos portugueses empleados en el transporte de sal gaditana hasta las diferentes pesquerías varió no sólo en función de la demanda, sino también a causa de las coyunturas bélicas y la aparición de otros transportistas más competitivos. En el período pacífico que transcurre entre 1782 y mayo de 1793 los barcos portugueses controlaron la mayor parte del tráfico de sal hasta los alfolíes del norte de España. La guerra contra Francia que tiene lugar entre la última fecha y julio de 1795 supuso un mayor riesgo para las embarcaciones portuguesas, que se

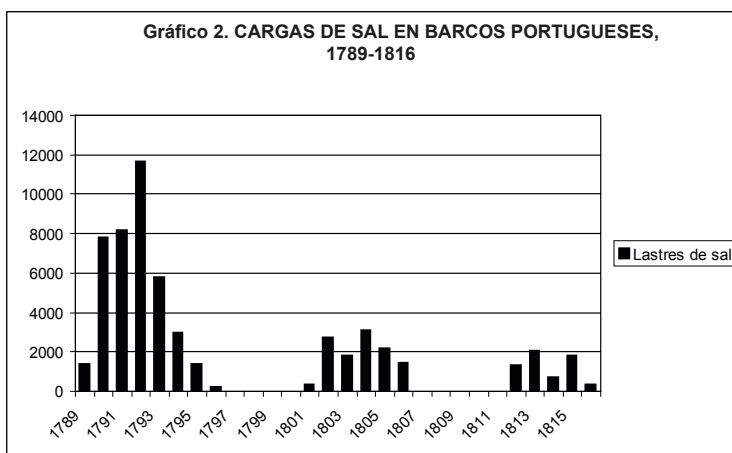
de los barcos portugueses que atracaban o partían del Puerto de Cádiz entre agosto de 1789 y 1844 (Libros 199, 200, 222, 223 y 227). Estos barcos tenían que pagar una tasa al consulado, que es lo que constituye la razón de dicho registro. En los libros se recogen, además de las fechas de atraque y salida, los datos identificativos del barco, la procedencia y carga del barco, así como el destino y la carga correspondiente.

24 En los registros de entradas y salidas de barcos españoles en el puerto de Lisboa (Burgos Madroño: Op. Cit.) se incluyen 109 barcos cargados, total o parcialmente, de sal, posiblemente de las salinas de Setúbal, que constituyen el 46% del total de los barcos españoles que salieron de Lisboa entre 1763 y 1783. Lo que llama la atención es que, salvo en dos casos, no se dirigen a los puertos gallegos, sino a los puertos del País Vasco y a los de la costa atlántica francesa, desde Bayona hasta Dunkerque. Esto parece indicar que en el citado período los alfolíes gallegos no tuvieron que recurrir a las salinas de Setúbal como en otras ocasiones.

agravó tras la paz entre Francia y España que colocó a los barcos portugueses como objetivos directos de los ataques de los corsarios franceses. Esto llegó a interrumpir la utilización de la navegación portuguesa en el transporte de sal, aunque continuó el los trayectos cortos de abastecimiento a Cádiz desde el Algarbe. Para el transporte de sal se utilizaron, como hemos visto barcos de potencias neutrales y españoles, a partir de la paz de 1795. También se produjo un desplazamiento hacia Setúbal de las salinas que abastecían las pesquerías del norte. La guerra contra Portugal dificultó el transporte de sal en barcos de esta nacionalidad en el primer quinquenio del siglo XIX, que se vería completamente interrumpido con la guerra de la Independencia.

Llama la atención el hecho de que después de la guerra de la Independencia el transporte de sal gaditana en barcos portugueses sea tan reducido. Aunque la fecha es bastante posterior, 1843-44, los datos que proporciona Pascual Madoz en su Diccionario puedan dar la respuesta. En estos años sólo el 5% de la sal gaditana se envía a los puertos españoles, el resto se exporta al extranjero, dado que por su gran calidad alcanza un elevado sobreprecio.

El principal destino de los barcos portugueses cargados de sal gaditana eran los alfolíes gallegos, hacia ellos se dirigieron el 80% de los barcos y el 87% de la carga, seguidos, a mucha distancia por los alfolíes asturianos hacia los que se dirigieron el 9 y el 7% correspondientes al número de barcos y a la carga, respectivamente. Hasta la guerra de la Independencia los puertos gallegos y asturianos constituyen casi el único destino de la sal gaditana. Será a partir de la guerra de la Independencia cuando los destinos se diversifiquen y se envíe sal gaditana a los puertos andaluces de Ayamonte y al litoral oriental andaluz, así como a diferentes puntos de Portugal y a otros destinos muy diversos.



El papel fundamental jugado por la flota portuguesa en el transporte de sal a las pesquerías norteñas se pone de manifiesto cuando se comparan las cargas llevadas a dichos puertos con las demandas de sal por parte de sus alfolíes (Cuadro 2). Por lo que resulta de esta comparación fue la flota portuguesa la que trasladó casi la totalidad de la sal gaditana a los puertos del norte en 1790, el 65% en 1791 y el 89% en 1792. Como hemos visto la presencia de la flota portuguesa en el abastecimiento de sal al norte de España ya estaba presente con anterioridad a la fecha inicial del registro del consulado portugués en Cádiz. Es posible que el establecimiento del propio consulado estuviese motivado por la importancia de dicho tráfico²⁵.

El papel jugado por el consulado en la contratación de barcos portugueses en la Real Hacienda fue muy importante y a este respecto existía otro consulado portugués en La Coruña y viceconsulados en varias localidades gallegas, entre ellas Ribadeo, cuya existencia está documentada en 1795²⁶. Este papel del Consulado puede ser reconstruido a partir de los oficios remitidos por el cónsul a las autoridades de Lisboa y a su correspondencia con el Administrador de las Salinas de Cádiz²⁷. Es el cónsul el que fija las condiciones de los contratos de transporte con el Administrador de las Salinas. El Administrador informa al Cónsul de las cantidades de sal pedidas por los alfolíes gallegos (ver Apéndice 2) y entre ambos acuerdan las condiciones de los contratos. Una vez establecidos los fletes de los transportes el cónsul ordena que vengan a Cádiz a cargar sal los barcos portugueses de Setúbal, Figueira, Porto, Vianna y Lisboa.

Según se afirma en un oficio de 16 de enero de 1789, el administrador de Salinas dice que prefiere las embarcaciones portuguesas por “justos motivos”, pero es cierto, que por esta elección recibe sustanciosos regalos del consulado, entre otros medio real por cada lastre de sal transportado en barcos portugueses, lo que podría suponer en algunos años más de cinco mil reales. También el cónsul portugués se beneficia de este tráfico, pues aunque afirma que todo lo hace “por el bien de la navegación nacional”²⁸, la verdad es que el atraque en el puerto de Cádiz de embarcaciones portuguesas le reporta el cobro de los derechos del consulado que pagaban cada una de las citadas embarcaciones. La preocupación por el cobro de estos derechos se observa continuamente en sus escritos a sus superiores, quejándose de que algunos patronos pretenden eludir dicho pago.

25 Aunque desconozco la fecha de fundación del consulado portugués en Cádiz, el fondo documental del archivo consular se inicia en 1783.

26 MEIJIDE PARDO, A.: Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII, Valladolid, 1971.

27 IATT, MNE, libro 193. En dicho libro se registran los oficios del Consulado entre 1787 y 1795.

28 Oficio de 23 de marzo de 1790.

El cónsul también interviene, junto con el Administrador de las Salinas, en la organización de la carga de la sal. Así, acuerdan que la carga se irá haciendo por antigüedad de los barcos que se encuentran en el puerto. Los barcos se cargarán de cinco en cinco y sólo se alterará dicho turno si acuden a cargar barcos con destino a los puertos altos de Asturias, que tendrán preferencia, ya que las dificultades que tienen dichos puertos a la hora de descargar hace que estén más desabastecidos²⁹.

También el cónsul hace de portavoz ante el administrador de las Salinas de las quejas que formulan los patrones y capitanes de los barcos portugueses. El motivo de queja más frecuente es la demora que se produce a la hora de cargar sal, que hace que algunos barcos tengan que esperar hasta 22 días para realizar las operaciones de carga de sal. Según el Administrador de las Salinas, esto se debe a las continuas levadas efectuadas por la armada que se llevan a los marineros necesarios para realizar estas faenas. El cónsul llega a ofrecer dos barcos portugueses para efectuar los traslados de sal desde las salinas hasta el puerto y a los marineros portugueses necesarios para su tripulación³⁰.

Las embarcaciones portuguesas empleadas para efectuar el transporte de sal a los alfolíes gallegos son del tipo de las que hemos mencionado con anterioridad, es decir, faluches, laúdes, místicos... La capacidad media de carga que transportaban dichas embarcaciones no solía superar los 100 lastres, alrededor de 200 toneladas de carga. No se trataba de barcos especializados en este tipo de tráfico, como demuestra el que en ocasiones arribasen a Cádiz con cargas diversas. Eran los mismos barcos que participaban en el tráfico de abastecimiento a Cádiz de mercancías muy variadas³¹.

Por todo ello su procedencia era la misma que la de las mercancías de las que se surtía Cádiz. La mayor parte de los barcos, las dos terceras partes, procedían de Portugal, destacando los puertos de Setúbal y Lisboa, así como algunos del Algarbe. Otra parte considerable, el 30%, procedían de los puertos gallegos, desde donde retornaban tras efectuar la descarga de la sal, mientras que el resto tenían una procedencia muy variada, pero siempre relacionada con el abastecimiento de mercancías a Cádiz. Sin embargo, en la mayoría de las ocasiones los barcos que arribaban al puerto de Cádiz para cargar sal lo hacían en lastre. En los registros de entrada y salida sólo figuran 137 barcos que entran con cargas diversas, o sea el 20% del total de los barcos que salen cargados de sal.

29 Oficio del 16 de enero de 1789.

30 Oficios del 12 de mayo y 6 de julio de 1790.

31 En los registros de entrada de los barcos portugueses y, sobre todo, en los manifiestos de los mismos aparecen una extensa gama de mercancías, desde productos alimenticios, materias primas y objetos diversos sobre los que estamos llevando a cabo una investigación más extensa, de la que este texto constituye un primer avance.

La mayoría de los productos de retorno llegaban al puerto gaditano para el abastecimiento de la ciudad –alimentos, materiales de construcción y combustible– manufacturas –tejidos y mercancías varias–, siendo mínima la presencia de materias primas.

-Alimentos	66	cargamentos
-Madera y materiales de construcción	27	“
-Combustible (carbón y leña)	13	“
-Manufacturas y varios	25	“
-Materias primas (palos tintóreos y cueros)	5	“

Nada entre estas mercancías indica una complementariedad económica entre las tres áreas geográficas afectadas –Galicia, Portugal y la Baja Andalucía–. Cádiz se configura como una comunidad urbana fuertemente consumidora, tanto de alimentos como de manufacturas, pero que apenas si ofrece contrapartidas fuera de la sal. Por su parte, las otras áreas geográficas implicadas en el tráfico de la sal no presentan apenas complementariedades que hubiesen permitido el desarrollo de un tráfico comercial entre ellas. Incluso, un tercio de los barcos que llegan a Cádiz para cargar mercancías proceden de fuera del área geográfica estudiada.

Contrasta esta situación con la que se desarrolla entre Lisboa y los puertos del País Vasco y la costa occidental francesa en los que el tráfico de sal se veía complementado por el transporte de otras mercancías de retorno. Así, los barcos que se dirigían hacia ellos desde Lisboa cargados de sal, retornaban a este puerto con productos siderúrgicos derivados de las ferrierías vascas y de cereales y brea los procedentes de Francia³².

También analizando los registros de los barcos españoles entrados y salidos en el puerto de Lisboa se aprecian las escasas relaciones comerciales existentes entre las tres áreas del occidente ibérico. Procedentes de Cádiz llegan a Lisboa 25 barcos que están muy lejos de los 70 que proceden de Bayona, de los 34 de San Sebastián y 26 de Bilbao. Además, la mayor parte de las cargas de estos barcos son cereales procedentes del norte de África, sin que prácticamente aparezcan entre sus cargas productos andaluces. A su vez, los 21 barcos que llegan a Cádiz, procedentes de Lisboa, salvo en 4 ocasiones que llevan mercancías diversas, en el resto de los casos viajan en lastre. Por su parte, la presencia en este tráfico de los puertos gallegos, tanto como origen o como destino de barcos desde Lisboa es mínima.

Esta es la impresión que se desprende de la investigación llevada a cabo por M^a. Cristina Moreira sobre las Balanzas Generales del Comercio del Reino de Portugal entre 1796 y 1831³³. España aparece en segundo lugar como destino de las ex-

32 BURGOS MADROÑERO: Op. cit., p. 436.

33 “La importancia del mercado español en el comercio exterior portugués (1796-1831)”, *Hispania Nova*, n^o 6 (2006).

portaciones portuguesas, pero estas están constituidas, principalmente, por cueros y algodón procedentes de Brasil y tejidos ingleses, sin contar con la gran cantidad de los tejidos que entrarían de contrabando en España. En cuanto a las exportaciones españolas a Portugal destacarían el ganado vacuno, el trigo, buena parte de éste, como vimos, procedente de África y la lana, destinada, principalmente, al mercado inglés.

6. Conclusión

En la segunda mitad del siglo XVIII los empresarios catalanes introdujeron Galicia una nueva forma de entender la actividad pesquera, ahora orientada a mercados distantes, especialmente los levantinos. Para conseguir sus fines adoptaron nuevas técnicas para la pesca de sardinas y nuevos modos de proceder a su conservación, basados en la salazón. Todo ello incrementó considerablemente la demanda de sal por parte de las pesquerías gallegas. Para atender esta demanda se van a ver involucradas las tres grandes áreas geográficas del occidente peninsular, Galicia, Portugal y la Baja Andalucía. La demanda de sal desde Galicia era atendida por las salinas de Cádiz, desde donde la sal era transportada por barcos portugueses. Estas circunstancias deberían haber contribuido a la integración de un mercado de todo el Occidente ibérico, aprovechando, de un lado, los retornos de los cargamentos de sal y, de otro, la regularidad y continuidad de los tráficós para intercambiar otras mercancías. Sin embargo, factores estructurales y coyunturales impidieron el que esta integración se consumase. Entre los factores estructurales hay que destacar la falta de complementariedad económica de las citadas áreas geográficas, especializadas en la exportación de productos básicos a los mercados del noroeste europeo y con un elevado grado de coincidencia en la composición de su producto interior. Como se aprecia en el escaso tráfico desarrollado entre estas tres áreas peninsulares en el período entre 1763 y 1783. Entre las coyunturales destacan la serie ininterrumpida de conflictos bélicos que asolaron a esta zona geográfica entre 1793 y 1812, período de veinte años de guerras separados por cortas treguas, que dificultaron la actividad comercial. La acción de los corsarios y las prácticas de los bloqueos marítimos obstaculizaron, cuando no impidieron completamente el tráfico marítimo de mercancías. De este modo, la posibilidad de se hubiesen integrado los mercados del occidente peninsular no llegó a consumarse y cuando la demanda de sal gaditana por parte de las pesquerías gallegas cesó, el tráfico que implicaba a estas tres áreas peninsulares quedó muy afectado.

Apéndice 1. Propietarios de las salinas de la Bahía de Cádiz

LOCALIZACIÓN	SALINA	PROPIETARIO, 1787	PROPIETARIO, 1800	PROPIETARIO, 1821
Isla de León	S. Agustín	convento de S. Agustín		
Isla de León	N ^a . S ^a de los Santos	F ^a . Wint		
Isla de León	S. Agapito	Ignacio de Zurbituada		
Isla de León	Sta. Margarita	Francisco Villaverde		
Isla de León	S. Judas	Herederos de Antonia Roland		
Isla de León	S. Pedro	Juan Antonio Jiménez Pérez		
Isla de León	Los Ángeles Custodios	Antonio de Ulloa		
Isla de León	Santiago	José Álvarez Campana		
Puerto Real	S. Blas	Juan Antonio Herrera		
Puerto Real	S. Tadeo	Juan Antonio Herrera		
Puerto Real	S. Pascual	Pedro Felipe de Montes		
Puerto Real	N ^a . S ^a de la O	Ramón Sánchez de la Campa	Real Hacienda	Real Hacienda
Puerto Real	S. Antonio	Miguel Langton	Real Hacienda	Real Hacienda
Puerto Real	Sma. Trinidad	Cristóbal Sánchez		
Puerto Real	La Isleta	Diego Derqui		
Puerto Real	Sta. Ana	Hros. de José del Valle		
Puerto Real	Talanquera	condesa de Campo Nuevo		
Puerto Real	Sta. Rita	José Álvarez Campana		
Puerto Real	N ^a . S ^a . del Pópulo	Bartolomé de Walois		
Puerto Real	N ^a . S ^a . de la Pastora	José Álvarez Campana		
Puerto Real	N ^a . S ^a . del Rosario	Antonio Sopranis	Real Hacienda	Real Hacienda
Puerto Real	S. Rafael	Juan José González		
Puerto Real	N ^a . S ^a . de la Concepción	Pedro Benítez		
Puerto Real	N ^a . S ^a . de Belén	Joaquín Benítez		
Puerto Real	N ^a . S ^a . del Pilar	Sres. Lerman, Herman y Scliper		
	San Juan Bautista		Real Hacienda	Real Hacienda
	S. Vicente		Real Hacienda	Real Hacienda
	Polvera		Real Hacienda	Real Hacienda
	Sto. Domingo		Real Hacienda	Real Hacienda
	El Palmar			Real Hacienda
	Monte			Real Hacienda
	Soledad			Real Hacienda
	San León			Real Hacienda

Fuente: A. G. S., Dirección General de Rentas, 2^a Remesa, leg. 3.093.

Apéndice 2. Demanda de sal por los puertos de Galicia y Asturias

PUERTOS	1782	1786	1790	1791	1792	1796
BAYONA		80		150	125	
VIGO		230	350	450	375	125
CANGAS		52		150	110	
REDONDELA	106,5	426,5		800	1.000	
MARÍN	115		158	300	200	
PONTEVEDRA	739	948	1.000	1.800	1.600	42
VILLAGARCÍA	139,5	470	158	350	375	
PADRÓN	195	530	600	800	940	208
PUEBLA		293	150	200	300	
TUY		501	254	400	375	
GUARDIA		196,5		150	150	
NOYA			150	200	300	
MUROS	78		254	350	300	
CORCUBIÓN	49		158	350	375	
MUXÍA				300	300	
CORUÑA	427		400	400	375	188
BETANZOS	327,5		450	730	930	417
PUENTEDEU- ME	59,5		300	250	375	208
ARES	404,5	387	300	400	450	208
FERROL	279	480	600	400	300	
LAXE				300	300	
CEDEIRA		150		150	125	42
VIVEIRO	60	200	360	200	375	125
RIBADEO	427	419,5	854	1.130	1.000	250
STA. MARTA				150	125	42
GALICIA	3.406,50	5.363,50	7500	10.860	11.180	1.854
CASTROPOL	82	131		150	120	
PRAVIA	143	90		270	250	74
VILLA VICIOSA		105		220	300	24
RIBADESELLA		130		60	150	13
LLANES				60	60	19
LUARCA	41	155		330	250	67
AVILÉS	75	387		230	300	87
GIJÓN	224,5	244		390	400	104
ASTURIAS	565,5	1.242		1.710	1.830	389
TOTAL	3.972	6.605,50		12.570	13.010	2.243

Fuentes: las mismas del Cuadro 2.

Apéndice 3.

Destino de los barcos portugueses que han cargado sal en el puerto de Cádiz, 1789-1815

PUERTOS	BARCOS	GARGAS
ARES	12	1.200
BAYONA	7	602
BETANZOS	23	2.204
CAMBADOS	3	215
CAMIÑA	17	1.244
CAMPOS ANCOS	7	473
CANGAS	9	754
CASTROPOL	18	1.510
CEDEIRA	8	604
CORCUBIÓN	19	1.627
CORUÑA	13	1.000
FERROL	22	2.043
GUARDIA	6	460
LAXE	11	952
MARÍN	25	3.401
MUROS	17	1.567
MUXÍA	8	747
NOYA	12	1.139
PADRÓN	30	2.966
PONTEVEDRA	60	5.591
PUEBLA	13	1.258
PUENTEDEUME	15	1.400
REDONDELA	28	2.849
RIBADEO	33	3.606
SANTA MARTA	9	527
TUY	25	1.469
VIGO	34	3.505
VILLAGARCÍA	25	2.018
VIVEROS	16	1.545
GALICIA S/E	14	1.293
GALICIA	539	49.769
AVILÉS	7	536
GIJÓN	15	1.164
LUARCA	18	1.235
PRAVIA	7	489
RIBADESELLA	8	243
VILLAVICIOSA	2	128
ASTURIAS S/E	1	67
ASTURIAS	58	3.862
FIGUEIRA	1	50
LISBOA	3	300
MADEIRA	3	210
OPORTO	1	124
PORTIMAO	1	30
S. MIGUEL	1	60
TERÇEIRA	1	50
VIANA	5	245
VILLA REAL	2	60

PORTUGAL	18	1.069
ALMERÍA	2	62
AYAMONTE	21	269
MÁLAGA	6	204
MARBELLA	1	63
NERJA	1	21
SEVILLA	1	31
VÉLEZ MÁLAGA	7	177
ANDALUCÍA	39	827
BILBAO	6	448
SAN SEBASTIÁN	2	148
BAHÍA TODOS SANTOS	1	698
CABO VERDE	1	20
CANARIAS	1	10
CEUTA	1	17
FRANGEROL	3	30
GIBRALTAR	4	139
TETUÁN	1	17
OTROS	3	383
OTROS DESTINOS	23	1.910
TOTAL	675	57.437

Carga en lastres. Fuente: IAN/TT/ M. N. E., libros 199, 200, 222 y 223.