

EL COMERCIO MARÍTIMO EN GALICIA 1525- 1640

JUAN JUEGA PUIG
Universidade de Santiago

RESUMEN. En este artículo pretendemos mostrar la actividad comercial de las Rías Baixas en el siglo XVI, el momento de mayor dinamismo mercantil de Galicia durante la época moderna. La pesca era el eje de la actividad en esta zona, en concreto la pesca de bajura dirigida a la captura de la sardina otoñal, que envasada en pipas era distribuida por el litoral peninsular. Esta estructura comercial poseía unos cimientos gremiales, que no permitieron una evolución acorde a los tiempos. Incapaz de superarlos, Galicia no pudo mantener la competencia con otras potencias pesqueras, que operaban en el Mar del Norte sin ninguna atadura feudal y participando de los modos de producción que presagian la economía burguesa.

Palabras clave: comercio marítimo, pesca, Galicia, siglos XVI-XVII.

ABSTRACT. In this article we try to show the trade of the Rías Baixas in the 16th century, the most dynamic time in Galicia during the early modern history. Fishing, axis of the economy in this area, it related to the coastal fishing, specially, the autumnal sardine, which, packed in pipes, it was distributed around the Peninsular coast. This structure had guild foundations, which didn't allow developing for ages. Unable to improve, Galicia couldn't to keep the competition with other fishing countries, which works in the North Sea without feudal links and taking part of the production ways which betoken the capitalism economy.

Keywords: maritime trade, fishing, Galicia, 16th-17th centuries.

1. Estado de la cuestión y objetivos de la investigación

Por lo que se refiere al análisis historiográfico de la moderna investigación puede decirse que el comercio marítimo en Galicia ha sido exhaustivamente estudiado hasta

1525, por Ferreira Priegue¹, que apenas deja resquicio para introducir ninguna novedad. Algo semejante puede decirse del siglo XVIII fruto de la multitud de trabajos dispersos de Meijide Pardo², tal como reconoce el profesor Eiras Roel; autor de una apretada síntesis de la economía gallega en dicha centuria y de otras monografías al respecto (burguesía compostelana, ganadería...)³. Resultan muy provechosas las aportaciones de Dubert⁴, mientras los estudios de X. Carmona son decisivos para entender las manufacturas textiles y la industria en general⁵.

Ciertas parcelas productivas y comerciales gozan de una preocupación envidiable desde mediados del siglo XVIII. La pesca, en concreto la de bajura destinada a la captura de los cardúmenes de sardina, fue objeto de reflexiones más o menos atinadas por parte de personajes tan influyentes como el beneditino Sarmiento⁶ o del ilustrado José Cornide⁷. Ambos pretendían una extemporánea resurrección de las artes tradicionales, base de la industria gremial con las que pretendían enfrentarse a la *invasión de los fomentadores catalanes*. Sus argumentos se basan, en buena medida, en el recurso

1 FERREIRA PRIEGUE, E., *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV: el peatge de mar de Valencia*, Santiago de Compostela, 1984; de la misma autora, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, 1988; de la misma autora, "La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI" en EIRAS ROEL, A. (coord.), *El Reino de Galicia en la época del emperador Carlos V*, A Coruña, 2000, pp. 581-608.

2 MEIJIDE PARDO, A., "La antigua exportación de agrios en Galicia", *Revista de Economía de Galicia*, enero-abril 1963, pp.3-10; del mismo autor, *Hombres de negocios en La Coruña dieciochesca: Jerónimo de Hijosa*, A Coruña, 1967; del mismo autor, *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*. Estudios y documentos, núm. XXXII, Valladolid, 1971; del mismo autor, "Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII" in *Actas I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada*, Santiago, 1973, vol. 3, pp.803-823; del mismo autor, "Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII" in AA.VV., *Vigo en su historia*, Vigo, 1980, pp. 277- 356; del mismo autor, *El comercio del bacalao en la Galicia del siglo XVIII*, A Coruña, 1980 y del mismo autor, *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, 1984.

3 EIRAS ROEL, A. "Tipología documental de los protocolos gallegos" in *La Historia Social de Galicia en sus fuentes de protocolos*, Santiago, 1981, pp. 21-113; del mismo autor, "La burguesía mercantil compostelana a mediados del siglo XVIII" in *La Historia Social de Galicia...*, pp. 521-564; del mismo autor, "Concentración y condicionantes geográficos de la ganadería gallega en el siglo XVIII" in *Estudios Geográficos*, 1983, pp. 435-468. EIRAS ROEL, A. y REY CASTELAO, O., *Los gallegos y América*, Madrid, 1992. EIRAS ROEL A., "Crecimiento, distribución espacial y estructura de la población de Galicia en los siglos XVIII y XIX" in *La población de Galicia 1700-1860*, A Coruña, 1996, pp. 25-36; del mismo autor, "El comercio de Galicia y con Galicia en la economía mundial del siglo XVIII. Para un estado de la cuestión", *Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 155-178.

4 DUBERT GARCÍA, I., "Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820", *Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 211-244.

5 CARMONA BADÍA, X., *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*, Barcelona, 1990.

6 SARMIENTO, *De los atunes y sus transmigraciones y conjeturas sobre la decadencia de las almadrabas y sobre los medios para restituirlas*, Ms. 1757, ed. LÓPEZ CAPONT, F., Pontevedra, 1997.

7 CORNIDE, J., *Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia*, Madrid, 1774, reed. 1997.

a las fuentes documentales; el manejo de los archivos históricos para estudiar las ordenanzas pesqueras tradicionales, lo que salvó del olvido o de la destrucción a más de una, que podemos conocer exclusivamente por sus transcripciones, como la *escritura de concordia otorgada entre los mareantes de la ría de Junqueras sobre el uso de las redes sardineras*, fechada en 1691.

Estos primeros tratadistas tendrán continuidad en los años iniciales del siglo XX en los estudios, ya plenamente históricos, del abogado redondelano, aunque afincado en Pontevedra, Casto Sampedro Folgar. Impresionado ante la mayor construcción gremial de Galicia y, tal vez, de España, la iglesia parroquial de Santa María, redacta sus famosas Ordenanzas de 1577, publicadas en 1904. Su obra, totalmente vigente, ya emplea el vaciado de la documentación notarial, lo que podemos considerar como un hito en la historiografía gallega⁸. El polígrafo local *contagiará* este interés a otros historiadores gallegos, como Andrés Martínez de Salazar, director del Archivo del Reino de Galicia, donde indagará en los pleitos mantenidos por los mareantes⁹. Pero, sobre todo, destaca la labor del archivero municipal de Santiago, Pablo Pérez Constanti, que expurgó la totalidad de los archivos notariales gallegos en la redacción de su Diccionario de Artistas, que aprovechará para la confección de sus *Notas Viejas Galicianas*, colección de artículos periodísticos que vieron la luz entre 1917 y 1921. Pérez Constanti recogerá con desmedido interés los datos referidos a los asuntos pesqueros fuera del alcance del estudioso pontevedrés; su aportación, al basarse en datos positivos, sigue siendo válida. Por ejemplo, es pionero en describir las campañas de los mareantes en alta mar, en el banco canario-sahariano, o las compañías formadas en Vigo para la captura del congrio en la costa portuguesa¹⁰.

La obra de Sampedro Folgar tuvo un continuador en la figura de Filgueira Valverde y la publicación de Archivo de Mareantes, un inventario documental, que permite acceder cómodamente a lo que fue el archivo gremial de la cofradía pontevedresa¹¹. La actualización de los estudios pesqueros, incardinándolos en la coyuntura económica y social, corresponde a García de Lombardero y Xoan Carmona¹². Desde la óptica que me proporcionaron ambos autores traté de interpretar los estudios de Sampedro, de quien me siento continuador, completándolo con nuevas indagaciones archivísticas. No debe olvidarse la obra de Vázquez Rouco, que aporta datos sobre los derechos jurisdiccionales que demanda el monasterio benedictino de San Xoan de

8 SAMPEDRO FOLGAR, C., *Ordenanzas de la cofradía del Corpo Santo y del gremio de mareantes de Pontevedra*, Pontevedra, 1904, reed. 1998.

9 MARTÍNEZ SALAZAR, A., "El pleito de los jeiteiros en el siglo XVI", *El Museo de Pontevedra*, II (1943), pp.23-25

10 PÉREZ CONSTANTI, P., *Notas Viejas Galicianas*, red.1993.

11 FILGUEIRA VALVERDE, J., *Archivo de Mareantes*, Pontevedra, 1956, reed. 1992.

Poio a los mareantes de Combarro, muy ilustrativa sobre la trascendencia de la sociedad rentista en la actividad pesquera¹³. Importante aportación también es la de Canoura Quintana¹⁴

El comercio marítimo gallego en la Edad Moderna no mereció un estudio de conjunto hasta la breve, pero acertada contribución de J.E. Gelabert. Sus “Relaciones mercantiles de la Galicia litoral...”, basadas en las cartas de fletamento, inauguran la metodología a seguir¹⁵. Respecto al mercado asturiano contamos con el estudio de Barreiro Mallón¹⁶, en el que manifiesta la interferencia de la política fiscal del Conde-duque, que llega a anular el comercio marítimo del vino de Ribadavia, siendo sustituido por el terrestre. Las relaciones con el País Vasco, en especial las exportaciones de hierro desde Bilbao, corren por cuenta de M.A. Barkham¹⁷. El comercio con las islas Canarias es tratado por Lobo Cabrera, empleando fuentes documentales del archipiélago¹⁸, que se puede completar recurriendo a protocolos notariales de los archivos gallegos.

Los restantes trabajos, algunos muy meritorios, se circunscriben a capítulos o referencias, más o menos amplias, insertas en monografías más extensas. El propio Gelabert así lo hace en su tesis sobre Santiago y su Tierra¹⁹ o P. Saavedra sobre la provincia de Mondoñedo, al tratar extensamente de la actividad de los puertos de Viveiro y Ribadeo²⁰. La documentación del puerto de Cangas do Morrazo ha sido desmenuzada con la precisión de un orfebre por Vázquez Marinelli, Moreira Pumar y Rodal González²¹. Mención aparte merece la aportación de Saavedra Vázquez, que reparó en las

12 GARCÍA-LOMBARDEO VIÑAS, X., CAMONA VADÍA, X., “Tradición e modernización nas pescarías galegas. Artes de pesca e organización da produción (séculos XVIII-XIX)”, in *Actas coloquio Santos Graça*, Povoas de Varzim, 1985, vol. II, pp. 27-45.

13 VÁZQUEZ ROUCO, S., *San Xoán de Poio, monasterio, coto, parroquia*, Pontevedra, 1998.

14 CANOURA QUINTANA, A., *A Pesca na Galicia do século XVII*, A Coruña, 2008.

15 GELABERT GONZÁLEZ, J.E., “Relaciones mercantiles de la Galicia litoral según las escrituras notariales del siglo XVI” in *La Historia Social de Galicia...*, pp. 431-448.

16 BARREIRO MALLÓN, B., “El comercio asturiano con los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz”, *Actas II coloquio de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, t.I, pp.571-593.

17 BARKHAM, M.M., “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián y Madrid (1500-1630)”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp. 557-619.

18 LOBO CABRERA, M., “Los gallegos en Canarias a través de los protocolos notariales en el primer tercio del siglo XVI”, in *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada*, Santiago, 1984, vol.I, pp. 211-223.

19 GELABERT CONZÁLEZ, J.E., *Santiago y tierra de Santiago de 1500 a 1640*, O Castro, Sada, 1982.

20 SAAVEDRA, P., *Economía, política y sociedad en Galicia: la provincia de Mondoñedo, 1480-1830*, Madrid, 1985.

21 VÁZQUEZ MARINELLI, C., MOREIRA PUMAR, J., RODAL GONZÁLEZ, M., *Historia de Cangas*, Pontevedra, 2007.

vicisitudes del avituallamiento de las armadas reales, aportación que nos parece de suma importancia para encarar el trato del vino²². Su reciente trabajo sobre el comercio internacional en la villa de Baiona es de gran interés para el estudio de las relaciones mercantiles anglo-españolas²³.

También debe considerarse la aportación de la historiografía portuguesa a la actividad mercantil gallega. Destacan los ya clásicos trabajos de V. Rau sobre la sal o las ferias²⁴. Junto a ella debe situarse el estudio del puerto de Viana da Foz do Lima debido a Fernandes Moreira, con muchas referencias al mercadeo con los puertos gallegos²⁵; recientemente las publicaciones de Morais Barros²⁶ y Polonia²⁷ han aportado importantes datos sobre el puerto de Vila do Conde.

Para el estudio de la formalización de seguros que afectan a la producción gallega contamos con los trabajos realizados sobre el Consulado de Burgos; su iniciador, Manuel Basas Fernández, ofrece una copiosa bibliografía, que se inicia en el año 1963²⁸. Junto a estudios de carácter general, este autor dedica un detallada investigación a la implicación de los puertos gallegos en la contratación de seguros, en especial el de Vigo, que participa activamente en una faceta muy poco valorada: la del tráfico colonial mantenido entre Brasil y Amberes, con escala en los puertos de las Rías Baixas, en especial en el de la villa olívica, desde donde eran reexpedidas las partidas de azúcar y algodón. Este autor llega a recoger ciento cincuenta pólizas que cubren a los navíos empleados en esta ruta²⁹. Los estudios de Basas Fernández son ampliados, en la actualidad, por Hilario Casado Alonso, aunque sus referencias a la participación gallega son más bien escasas³⁰; mayor interés presenta su trabajo sobre la comercialización del hierro vasco, en la que participan activamente las flotillas de Muros y,

22 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a.C., *Galicia en el Camino de Flandes*, O Castro, Sada, 1996.

23 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a.C., “El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17(2008), pp.179-209.

24 RAU, V., *Ferías medievais portuguesas. Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, 1982; del mismo autor, *Estudos sobre o sal português*, Lisboa, 1984.

25 FERNANDES MOREIRA, M.A. “O porto de Viana do Castelo e as navegações para o Noroeste Atlántico”, *Viana o mar e o porto*, Viana, 1987, pp.75-92.

26 MORAIS BARROS, A., “O negocio atlántico: as redes comerciais portuenses e as novas geografías do trato internacional” in *Revista da Facultade de Letras. Porto*, III (2007), pp. 29-47.

27 POLONIA, A., *Vila do Conde. Um porto norteño na expansao ultramarina quinhestista*, Porto, 1999, 2 vols.

28 BASAS FERNÁNDEZ, M., *El Consulado de Burgos en el Siglo XVI*, C.S.I.C., Madrid, 1963; red. 1994.

29 BASAS FERNÁNDEZ, M., *Tráfico atlántico asegurado en Burgos a mediados del siglo XVI*, Publicaciones de la Institución Fernán-González. Academia Burguense de Historia y Bellas Artes, Burgos, 1966.

30 CASADO ALONSO, H., “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, pp 175-247.

en menor medida, de Pontevedra³¹. Otras reseñas a la presencia gallega en la actividad aseguradora burgalesa la proporciona Michael M. Barkham, manejando para ello los fondos documentales conservados en la Real Chancillería de Valladolid, que suplen, aunque sea parcialmente, las pérdidas de los archivos que guardaban la actividad aseguradora de San Sebastián, cuyo archivo fue pasto de las llamas en 1813. En contrapartida, la documentación del Consulado de Bilbao es excesivamente pobre y poco aprovechable³².

La transcripción y publicación de los escasos registros mercantiles se debe a la paciente labor de García Oro y sus colaboradores; son especialmente interesantes las referidas al libro consistorial de Baiona³³ y el registro portuario de Viveiro³⁴.

Dos productos han reclamado la atención preferente de los investigadores a nivel nacional: el vino y la sal. Las *adegas* del Val do Avia gozan de una leyenda áurea, que acaba de incrementarse con la edición y estudio del pleito Bobadilla, al señalar que en las naves colombinas navegaba vino de esta procedencia³⁵. El detallado estudio sobre los viñedos del norte de Duero emprendido por Huetz de Lemps³⁶ se completa con una monografía sobre los caldos de Ribadavia³⁷. Aportación interesantísima es la de Fernández Gutiérrez sobre la provisión de las armadas reales, ya en 1527³⁸.

Por último la sal. El más internacional de los productos objeto de comercio. Galicia carecía de salinas, pero era el mayor consumidor de sal de la Península. Su clima lluvioso y la dedicación pesquera de los habitantes de su extensa costa lo justifican. El valor de este conservante es irrisorio, pero soporta una carga fiscal que llega a hacerlo inasequible. La Real Hacienda se hizo cargo de esta renta sometiéndola al régimen de estanco, por lo que es frecuente que sea tratada por los historiadores hacendísticos, como M. Ulloa³⁹. Por nuestra parte hemos dedicado alguno de nuestros trabajos al estudio del Estanco de la Sal en Galicia⁴⁰.

31 CASADO ALONSO, H., “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4 (2003), pp. 165-192.

32 BARKHAM, M.M., “Estudio preliminar del comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular y con los archipiélagos de Canarias y Madeira (1500-1650)”, *Actas del Simposio de historia marítima do século XII ao XVI*, Pontevedra, 2003, pp. 157-174.

33 GARCÍA ORO, J. PORTELA SILVA, M.J., *Baiona de Miñor en sus documentos. Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, 2003.

34 GARCÍA ORO, J., ROMANÍ MARTÍNEZ, M., *Viveiro en el siglo XVI*, Viveiro, 1990.

35 VARELA, C., AGUIRRE, I., *La caída de Cristóbal Colón. El juicio de Bobadilla*, Madrid, 2006.

36 HUETZ DE LEMPS, A., *Vignobles et vins du nord-ouest de l’Espagne*, 2 vols., Burdeos, 1967.

37 HUETZ DE LEMPS, A., “Apogeo y decadencia de un viñedo de calidad. El de Ribadavia”, *Anuario de Historia Económica y Social*, 1968, pp. 207-223.

38 FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., “O viño de Ribadavia nas grandes armadas”, *Boletín Avriense*, XXXVI (2006), pp. 143-166.

39 ULLOA, M. *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1986.

40 JUEGA PUIG, J., *El estanco de la sal en Galicia*, Madrid, 2006.

2. Fuentes documentales

El eje de nuestro estudio lo constituye la edad dorada del comercio en Galicia, el período acotado entre 1525 y 1640. Ante la imposibilidad de abarcar la totalidad geográfica del Reino, fue preciso circunscribirse al área conocida como Rías Baixas. Los archivos notariales de Baiona, Vigo, Redondela, Cangas do Morrazo, Pontevedra, Noia, Muros nos ha proporcionado una ingente masa documental referida al comercio marítimo, más de mil cartas de fletamento, que recogen la exportación de las mercancías demandadas, básicamente vinos blancos de Ribadavia y sardinas arencadas. Pero también la demanda del mercado local, que llenaba las bodegas de los navíos en los viajes de retorno. Este voluminoso conjunto testimonial se halla repartido entre los Archivos Históricos Provinciales de Pontevedra (Baiona, Vigo, Cangas do Morrazo, Redondela, Pontevedra, ría de Arousa), Ourense (coto de Marín) y el Universitario de Santiago de Compostela (Noia y Muros). Las cartas de fletamento señalan la mercancía transportada, ruta a seguir, flete, mercancías de retorno, toda una radiografía de la producción de la región y de su orientación mercantil; la ruta elegida resulta a veces muy genérica e indefinida: de San Sebastián a San Sebastián (Cádiz), dependiendo no sólo de la demanda exterior, sino también de la interior, manifestada en las mercancías de retorno, principalmente sal procedente de las salinas portuguesas, muy especialmente de las salinas de Aveiro; botijas de aceite embarcadas en el arco atlántico andaluz e hierro, que se subía a bordo de las embarcaciones que se acercaban hasta en el puerto de Bilbao.

Completa la información contenida en las escrituras de fletamento las pólizas de seguros recogidas por los escribanos burgaleses ligados al Consulado del Mar y conservadas en el Archivo de la Diputación de esta ciudad, dispuesta en libros de registro muy sintéticos, que ofrecen una visión general del comercio en la segunda mitad del siglo XVI, que permite una valoración muy equilibrada del mercado exterior del vino gallego, apenas demandado fuera del área cantábrica peninsular. Esta exportación se sostiene con las vendimias del curso del Avia, algo ayudadas por la producción del Baixo Miño. El resto de las mercancías de exportación, especialmente las botas de sardina arencada, son manejadas por sus productores en los mismos navíos empleados para su captura y por economía no acostumbran a asegurar sus cargas. Este apartado ha sido tratado independientemente en un trabajo de nuestra autoría⁴¹.

41 JUEGA PUIG, J., “Las pólizas de seguros y el préstamo en el comercio marítimo gallego: 1525-1640”, *Obradoiro de Historia Moderna*, n° 19 (2010), pp. 39-60.

Otra fuente de información esencial lo constituyen los archivos municipales, sobre todo los libros de actas. Algunos, pocos, como el de Baiona, han sido publicados por García Oro y sus colaboradores⁴². Por nuestra parte hemos *descubierto* el archivo municipal de Muros, incomprensiblemente desconocido por los investigadores, y compuesto por siete libros de actas, que arrancan de los años centrales del siglo XVI y se prolongan hasta la segunda década de la siguiente centuria. La información que contienen estos libros resulta excepcional, al ejercer los arzobispos compostelanos una autoridad omnimoda sobre esta ría, detentando el señorío de los dos puertos asentados en ella, Muros y Noia, e interviniendo de manera rotunda en el nombramiento de alcaldes, jueces y regidores. Esta circunstancia remite a una actividad gremial de gran intensidad, que aunque presente en la totalidad de los puertos del arzobispado y en los engullidos por la mitra compostelana en la diócesis de Tui (Vigo, Redondela), no alcanza la intensidad presente en los puertos de Muros y Noia.

Los archivos judiciales, tales como el del Reino de Galicia, aportan el estudio de la conflictividad entre los distintos sectores productivos. Debemos reconocer que esta parcela se encuentra prácticamente ocupada por las disputas mantenidas entre los mareantes de diversos caladeros o de diversas artes pesqueras. La intervención personal del arzobispo Gaspar de Zúñiga y Avellaneda, en 1560, “tomar la mano dello e poner toda quietud y sosiego”, da idea la violencia alcanzada entre los concejos de Muros y Noia, que recoge la documentación coruñesa⁴³. Sentencia arbitral hasta ahora conocida parcialmente tal y como fue publicada por López Ferreiro⁴⁴ y Samp Pedro Folgar⁴⁵. El tribunal de apelación corresponde a la Real Chancillería de Valladolid, origen de un importante archivo histórico, poco manejado por los estudiosos gallegos y que nos proporcionó datos claves sobre la introducción de las artes pesqueras colectivas de grandes dimensiones, los cercos, en los años finales del siglo XV, tomando como modelo los acedares y cercos de la ría de Setúbal⁴⁶.

La información fiscal nos la proporciona el Archivo General de Simancas. Sus secciones de Contadurías Generales y Expedientes de Hacienda nos ofrecen de manera ordenada la evolución de las alcabalas entre los trienios 1557-1561 y

42 GARCÍA ORO, J., PORTELA SILVA, M.C., *Baiona de Miñor en sus documentos. Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, 2003

43 Archivo del Reino de Galicia (ARG), leg. 8.248 (1).

44 LÓPEZ FERREIRO, A., *Historia de la Santa A.M. Iglesia de Santiago, 1898-11*, 11 vols. Santiago (red. 1975), t. VIII, p. 220.

45 SAMPEDRO FOLGAR, C., *Ordenanzas de la cofradía del Corpo Santo y del gremio de mareantes de Pontevedra*, Pontevedra, 1904, red. 1998, p. 229.

46 ROMERO MAGALHAES, J. *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, 1970.

1579-84⁴⁷. Un pausado examen del *totum revolutum* que constituye la sección de Consejo y Juntas de Hacienda tiene por recompensa la localización de importante documentación, como la que hace referencia a la armada en el puerto de Pontevedra, en 1566, compuesta por veintiún navíos y dispuesta para abastecer a los presidios del norte de África, pero interceptada por los berberiscos⁴⁸. La administración de la sal, al constituir un estanco a nivel de toda Castilla, se encuentra perfectamente localizada en el Consejo y Juntas de Hacienda.

3. Peise merchante. El comercio del pescado

La relación entre el clima y las abundantes mareas de las especies comercializadas en las Rías Baixas (sardina, pescada o merluza y congrio), exige el empleo de artes pesqueras muy depredadoras, tales como el espinel y el cerco, a fines del siglo XV. Los cercos ven paralizada su actividad cuando los cardúmenes de sardina dejan de presentarse en las rías, ausencia que acostumbra a producirse cada cuarto de siglo y afecta a unas siete campañas sucesivas; la primera de estas faltas está datada en 1525, a la que siguen, *grosso modo*, las de 1550, 1575 y 1595. Expediciones a alta mar, al banco canario-sahariano, pero sobre todo a las frías aguas de Terranova para participar en las campañas del bacalao, tratan de compensar las ausencias de los bancos de clupeidos en las rías; confirmando esta suposición, el puñado de compañías pesqueras de los armadores gallegos son localizados entre las escrituras notariales redactadas en Vigo o Pontevedra. Esta práctica deja de realizarse a partir de la crisis de 1595, al participar en el abasto de los bacalaos desde Bilbao o estimular a las flotillas bretonas a realizar una escala en Baiona, la protoburguesía de origen cristiano-novo procedente del norte de Portugal e instalada en las Rías Baixas, que desplazan a la marinería gremial.

La actividad marítima constituye el sector económico más desarrollado de Galicia desde los tiempos medievales y su importancia no deja de aumentar, hasta el punto de concentrar a la mayor parte de la población en la costa. La pesca en las Rías Baixas está controlada por los arzobispos compostelanos, que llegan a prolongar su jurisdicción sobre la diócesis de Tui, incorporando a Redondela y Vigo. En cada ría la presencia arzobispal adopta formas diferentes, plegándose a las posibilidades que le concede su variada jurisdicción.

47 Archivo General de Simancas (AGS), Contadurías Generales (CG), legs. 2.305 y 2.307; Expedientes de Hacienda (EH), legs. 95, 96, 97, 144, 161 y 906.

48 AGS, Consejo y Junta de Hacienda, leg. 87.

En la ría de Vigo solo el puerto de Cangas do Morrazo pertenecía a los arzobispos, que, sin embargo, imponen su jurisdicción sobre Santiago de Redondela y Vigo. Estos tres puertos, respaldados por los titulares de la sede apostólica, son los únicos autorizados a emplear las artes gremiales en este caladero, los cercos. Sin embargo, las cofradías de mareantes ponen la autoridad arzobispal en entredicho, aprovechándose de su innegable ilegalidad, sin respetar el calendario pesquero que rige en las otras rías, donde la jurisdicción de los señores de Compostela no era discutida, como las de Pontevedra y Muros-Noia.

Los mareantes de Vigo y Cangas (la pérdida documental de Redondela impide su estudio) comenzaban la campaña de la sardina en torno a la festividad de san Juan; se trata de una variedad no apta para ser arencada por su exceso de grasa, por lo que debe comercializarse en semi-crudo, la modalidad denominada *revenida*, en la que no intervenían las cofradías de mareantes, permitiendo el desarrollo de un comercio libre, no sujeto a las normas gremiales. Otra modalidad pesquera propia de esta ría y sin sujeción a las fórmulas comunitarias es la de la captura del congrio y su secado sin intervención de sal, los llamados *peixes de coiro*, que eran muy demandados en las ferias del interior. Esta falta de sujeción al poder omnímodo de los arzobispos permite el surgimiento en Vigo de la denominada protoburguesía litoral, capaz de absorber las novedades introducidas por los fomentadores catalanes de la segunda mitad del siglo XVIII⁴⁹.

En la ría de Pontevedra los arzobispos gozan de una jurisdicción indiscutible y no porque no faltaran competidores. Las pretensiones expansionistas de los purpurados compostelanos generan una continua reclamación ante los tribunales reales, que respaldan los derechos de los pequeños puertos de la ría, por lo que para imponer su sujeción los arzobispos recurren a la compra de sus derechos, caso de Portonovo, o al establecimiento de una carta de hermandad, medio para sustraer del monasterio benedictino de San Xoán de Poio la actividad marinera del puerto de Combarro. Toda la ría quedará sometida a la rígida disciplina emanada de la mitra compostelana, manifiesta en un inamovible calendario pesquero (de 20 de septiembre a víspera de Navidad), con el que hacerse con los cardúmenes de sardina susceptible de ser arencada (ahumada y salada) y envasada en pipas de madera para navegar, como indican las cartas de fletamento desde San Sebastián a San Sebastián, de la cornisa cantábrica a Cádiz.

Los cargadores de sardina durante los veinticinco años que corren entre 1525 y 1549 son mayoritariamente vecinos de la villa. Están presentes en 97 ocasiones, lo que representa un 73 por 100 sobre el total de las cartas de fletamento. Esta masiva representación local es fruto del sentido gremial de la pesca y salazón de la sardi-

49 GARCÍA-LOMBARDERO VIÑAS, X, CARMONA BADÍA, X., “Tradición e modernización nas pescarías galegas. Artes de pesca e organización da produción (séculos XVIII-XIX)” in *Actas Coloquio Santos Graça*, Povoia de Varzim, 1985, vol. II, pp.27-45

na, en la que participa una amplia base social; su comercio constituye la lógica prolongación de estas actividades comunitarias. La mayoría de los fletes contratados por los llamados mercaderes pontevedreses no son tales, sino sencillos *compañeiros* de los cercos, que se agrupan para completar la carga de un buque y que, llegado el caso, se enrolan como tripulantes en el mismo navío que han contratado: “yremos con vos, el dicho maestro, en el dicho navío por compañeros e marineros para con vos seguyr e poder seguyr vyaje”⁵⁰. Cada uno aportará sus quiñones de sardina obtenidos por su participación en los cercos, *de nuestra labrada y cosecha*, ya perfectamente ahumada y salada. Ante el escribano desfila un largo elenco de mareantes, cada uno aportando unos cuantos toneles de sardina arencada⁵¹. Los *atalieiros* de los cercos, que suelen ser maestros de una pinaza, tras la campaña de la sardina, fletan a sus compañeros para navegar sus respectivos quiñones⁵². Esta masiva participación local es reforzada por la discreta presencia de otros mercaderes gallegos, que se acercan al puerto de Pontevedra a contratar navíos para transportar cargas de *peixe merchante* capturado en caladeros vecinos⁵³.

50 Carta de fletamento suscrita en 2 de enero de 1540, entre Fernán de Lira, vecino de Baiona y maestre del navío san Marcos, unos mareantes de Pontevedra. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPPo), 823(4), s.f.

51 A modo de ejemplo, ofrecemos esta carta de fletamento, que podemos considerar como documento-tipo: Pontevedra, 16 diciembre 1537. Gonzalo Yanes, vecino de Matosinhos y maestre de la carabela santo Antonio, fleta a unos mareantes y mercaderes de la villa, para cargar 84 botas de sardina: Pedro Gómez, 9 botas; Bastián de Amarante, 14; Rodrigo Gómez, 10; Pedro Gonzáles de Leça, 12; Pedro Fernández, 10; Juan da Marta, 11, Bieito de Sandomingo, 9, Pedro Gonçáles, yerno de Tareija Mañán, 9. Hará viaje derecho a Bilbao con escala de 3 días en Laredo o a Sevilla con escala de 3 días en la barra del Saltés; flete: 37 maravedíes/millar. AHPPo, 823(2), 118

52 Pontevedra, 19 enero 1572. Juan Lorenço, mareante y vecino de Pontevedra, maestre del navío santa María, fleta a Juan Novo, Gregorio López de Tobar y Fernán Neto el Moço, mareantes de la villa, para cargar botas de sardina, “marcadas las dichas botas cada una dellas de la marca de los dichos mercaderes”: Juan Novo, 18 botas y 3 barricas; Gregorio López de Tovar, 11 botas; Fernán Neto o Mozo, 6 botas. Transportarlas a la costa de Andalucía o Asturias y Vizcaya: Castro Urdiales (3 días), viaje derecho a San Sebastián, Fuenterrabía o Bilbao; Cádiz (6 días), viaje derecho a Sevilla o Sanlúcar. Flete: 24 reales/bota. A.H.P.Po., 861/2, 56v. Los mercaderes son los furnidores del cerco de 1574-76, del que es ataliero Juan Lorenço. AHPPo, 861(2).

53 Pontevedra, 20 enero 1539. Juan Gonçáles, vecino de Oporto y maestre de la carabela san Juan, surta en Marín, fleta a Alonso de Machado, mercader de A Coruña, para cargar 50 fustes de sardina arencada a recoger en los puertos de la ría de Arousa (A Pobra do Deán, Vilagarcía) y transportarlos a Sevilla; flete: 373 maravedíes/fuste. AHPPo, 831(1)-A, 10v.

Pontevedra, 8 octubre 1547. Felipe Andrés, vecino de Leça y maestre de la carabela Buen Jesús, fleta a Simón de Silva y Rodrigo Méndez, mercaderes de Vigo, para cargar “sardina fresca rebenida, toda la que cupiere bajo cubierta... muriendo sardina para la poder comprar y rebenir”, para llevar a Sevilla, con escala en Ayamonte; flete: 55 ducados, a través. AHPPo, 841(1), 378

Pontevedra, 15 enero 1538. Juan A^o, vecino de Viana y maestre de de la pinaza san Cristobo, fleta a Bartolo Martiz y Juan Rodríguez, mareantes de Os Groves, para cargar toda la mercadería de pulpos que cupiere, a recoger en Os Groves, y llevarla a Oporto; flete: 4.000 maravedíes pares de blancas. AHPPo, 823(3), 12.

Frente a ellos tan sólo posee cierta relevancia un grupo de mercaderes portugueses del Algarve, localizados a partir de 1540 y que llegan a estar presentes en 17 de estas cartas de fletamento, un 13 por 100. Estos mercaderes de Lagos, Vilanova de Silves y Portimao emplean, salvo excepciones, carabelas portuguesas. La presencia más o menos ocasional de remolares cántabros en la villa anima, en cierta medida, el envío de sardina arenada gallega a Santander. Las fuentes ofrecen un completo mutismo respecto a la actividad de mercaderes vascos o guipuzcoanos en la contratación de la sardina, prefiriendo ser abastecidos por extraños. No son desconocidos, aunque por ahora escasos, en el puerto del Lérez los mercaderes andaluces, especialmente, sevillanos, que se acercan para organizar envíos a su tierra, que tienen la particularidad de tratarse de viajes derechos, sin escalas, y que buscan por otras rías la carga necesaria. Sus envíos llenan por completo la capacidad de carga del navío, lo que parece indicar urgencia en asegurar el suministro de pescado a la ciudad hispalense⁵⁴. Tampoco desaprovechan la ocasión de hacer compañía con mercaderes locales⁵⁵, ni en participar en compañías dedicadas a abastecer otras áreas geográficas⁵⁶.

A partir de 1550 y a lo largo de los 25 años siguientes la participación de los cargadores pontevedreses se reduce a la mitad, quedando igualada a la suma de la de los mercaderes portugueses y sevillanos, que ocupan el puesto dejados por aquellos, que desaparecen en 1555. Adquiere cierta relevancia el embarque de mercancías procedentes de los puertos de la ría de Arousa, en concreto de Os Groves (4 cartas de fletamento) y Cambados (2). Generalmente, se trata de cargas heterogéneas, al carecer de un monocultivo capaz de llenar la bodega de los navíos, exceptuando algún envío exclusivamente de pulpos procedente de Os Groves⁵⁷.

54 Pontevedra, 28 noviembre 1548. Pedro Folgueira, vecino de Baiona y maestre del navío San Nicolao, fleta a Diego Pérez y Pedro Campos, vecinos de Sevilla, para cargar 70 botas de sardina arenada y toda la mercadería que cupiere, a recoger en Noia, para llevar al puerto de las Muelas, en Sevilla; flete: 15,5 reales/bota. A.H.P.Po., 825(2), 11. Pontevedra, 18 octubre 1549. Alonso Novo, vecino de la villa y maestre del navío Nuestra Señora del Rosario, fleta a Pedro de Aguilar y Diego Herrera, mercaderes de Sevilla, para cargar 55 botas de sardina arenada y llevarlas a Sevilla; flete: 18 reales/bota. AHPPo, 842(2), 474.

55 Pontevedra, 30 noviembre 1529. Gonzalo Domínguez Garafate, vecino de Pontevedra y maestre del navío santa María, fleta a Pedro Mariño, Fernando Gómez y Juan Domínguez, vecinos de Pontevedra, y a Diego Álvarez, que lo es de Sevilla, para cargar 520 millares de sardina y llevarlas “en derecha descarga” a Sevilla; flete: 45 maravedies pares de blancas/milleiro. AHPPo, 822(1), 152.

56 Pontevedra, 29 noviembre 1529. Pantaleón Pérez, vecino de Oporto y maestre de la carabela Nuestra Señora da Luz, fleta a Francisco Domínguez, mercader de Lepe, para cargar de sardina, jurelos y otro pescado y llevarlo a Bilbao, con escala en Avilés; flete: 30 ducados de oro. AHPPo, 829(1), 71.

57 Pontevedra, 29 noviembre 1561. Pedro Doubiña, vecino de Pontevedra y maestre del navío Santiago, fleta a Juan Mascato, vecino de Os Groves, por sí y en nombre de Pedro Douteiro, Bartolomé Brabo y Pedro Dandín, para cargar 26 toneladas de pulpo, que se recogerán en O Grove, y llevarlas a Sevilla; flete: 36 reales/tonelada. AHPPo, 847(1), 398.

Para los devaluados períodos que siguen destaca la relativamente activa presencia de mercaderes valencianos y la desaparición de los sevillanos. Ya en el siglo XVII, un excepcional mercader inglés aparece relacionado por la obligación que tiene de invertir en géneros nacionales las ganancias obtenidas por la venta de sus mercancías⁵⁸.

PROCEDENCIA DE LOS CARGADORES SEGÚN LAS CARTAS DE FLETAMENTO DE PONTEVEDRA

	1525-49	1550-74	1575-99	1600-40
Pontevedra	97	34	11	3
Galicia	3	9	5	4
Cuatro Villas	4			
Asturias	1	2	1	
País Vasco		2		
Castilla la Vieja	5	1		
Portugal		1		
Algarve	17	12		
Sevilla	4	25		
Cartagena		1	1	
Valencia		1	5	
Barcelona	1	2	1	
Canarias		1	1	
Londres				1
Sin especificar	1	1		
TOTAL	133	92	25	8

Las cartas de fletamento no acostumbran a ser muy precisas a la hora de determinar la ruta a seguir, sino que esta dependerá de lo que, a última hora, decidan los cargadores. Sobre el papel quedan abiertas todas las posibilidades y los mercaderes deben decidirse, finalmente, por elegir entre la ruta del Cantábrico o allegarse hasta el arco atlántico andaluz, “como fizier o tiempo e entre nos se acordar”, o prolongar la ruta atravesando el Estrecho y penetrando en el Mediterráneo hasta Barcelona u optar por la vía atlántica que alcanza los archipiélagos de Canarias o Madeira: “en el cabo de San Vicente vos avemos de decir para que parte aveys de seguыр el dicho viaje”⁵⁹. Para complicar más las cosas intercalan escalas, demoras o visas en la ruta, a fin de favorecer la venta de las mercancías; pocos son los viajes realizados bajo la cláusula de *derecha descarga*, que implica una navegación sin escalas. La ruta del Cantábrico se encontraba balizada por el cabo de Peñas, que subdividía este sector en dos tra-

58 Pontevedra, 20 diciembre 1605. Alonso de Sanvicente, vecino de Pontevedra y maestre del navío Buen Jesús, fleta a Joan Blancamor, mercader de Londres, para cargar 56 fustes de sardina y llevarlas a Málaga o Cartagena, con escalas en Lisboa y Sevilla; flete: 6 ducados/bota en Málaga y 8 en Cartagena. AHPPo, 977, 199.

59 AHPPo, 825(1), 133.

mos: a occidente se encontraba el puerto de Avilés y, tras él, los de Bilbao y San Sebastián, con escala facultativa de tres días en Laredo o en Castro Urdiales, donde los mercaderes decidían a cuál de los dos puertos debían acercarse. También era frecuente que las embarcaciones no atravesaran la barra del Nervión, hasta decidir descargar en Bilbao, por lo que permanecían uno o dos días en Portugalete, junto a la torre de Luchana, hasta decidir si internarse río arriba o continuar hasta San Sebastián o Fuenterrabía. Los fletes se incrementaban, por lo menos en 1548, en un 36 por 100 al superar el promontorio de Peñas, manteniéndose inalterables para los restantes destinos⁶⁰.

La ruta meridional era más compleja y sujeta a mayores variaciones: solía iniciarse con un viaje derecho a Lisboa, en concreto al castillo de Belén⁶¹, donde la embarcación permanecía un día; a continuación escala de tres días en Ayamonte o Huelva o puerto de Palos o barra del Saltés, donde decidían si continuar a Sevilla o Cádiz. La diferencia de flete entre el puerto do Mar da Palla y los del arco atlántico andaluz alcanzaba el 74,25 por 100. Sin embargo, los costes de navegación a Bilbao-San Sebastián estaban igualados con los de a Sevilla-Cádiz. Este idéntico coste permitió acuñar la fórmula *de San Sebastián a San Sebastián*, para indicar mediante los dos puertos extremos del atlántico español, Fuenterrabía y Cádiz, la posibilidad de optar por la ruta andaluza o por la cantábrica⁶². En ocasiones, sobre todo, cuando los cargadores eran mercaderes levantinos, la derrota por el Mediterráneo se realizaba sin escalas, con *de-recha descarga* en Valencia o con cortas escalas de veinticuatro horas en Alicante y Gandía, comprometiéndose el maestro a no realizar otras previas: “no entraré ni tomaré el puerto de Cádiz, syno fuere por neçesidad, forçado de tiempo fortuyto”⁶³.

Exceptuando a los archipiélagos atlánticos, asistimos a la cancelación de los viajes extrapeninsulares. La distribución de la sardina arenada se ciñe a los puertos del litoral ibérico, aunque todavía se puede anotar una incursión por el Mediterráneo central, en concreto a Nápoles⁶⁴, que vendría favorecido por su pertenencia a la Coro-

60 AHPPo, 825(2), 249v.

61 AHPPo, 825(2), 241.

62 El san Sebastián gaditano se refiere a la fortaleza situada en un extremo de la playa de La Caleta.

63 Pontevedra, 1 noviembre 1576. Tomás Raçon, irlandés y maestro de la nave La Trinidad, surta en Baiona, fleta a Juan Cla, mercader de Valencia, para cargar 80 botas de sardina arenada; flete: 7 ducados/bota. AHPPo, 864(1), 570.

64 Pontevedra, 14 diciembre 1534. Jerónimo Barreiro, vecino de Redondela y maestro de la nao santa Clara, surta en el puerto de Marín, fleta a su tripulación y mercaderes para cargar fustes llenos de sardina: Fernán Pardo, piloto, 27 fustes; Ares Díaz, escribano de la nao, 2 fustes; Afonso Rodríguez, contramaestre, 12; Constança A°, 23; Tra. Álvares, 7; Francisco Preto, 13; Pedro de Llanes, 11; el maestro, 9; Sancho da Raña, 7; Bieito Valteiro, 14; Juan Rey, 11; Estebo de Cabodevila, 14; Diego Gómez, 9; Pedro Fernádes, 5; G°. de Nogueira, 4; Juan Gs., 1; Juan de Santiago, 4; Pedro de Santamaria, 5; Vasco Lorenço, 4; Juan Barreiro, 5; Diego Sánchez, 12; A°. de Vilariño el Mozo, 3; Fernando Sánchez, 9 y llevarlos a Valencia, Aragón y Nápoles; flete: Valencia, 2 reales castellanos/milleiro; Tarragona y Barcelona, 4 sueldos valencianos; ciudad y reino de Nápoles, 3 reales y 3 cuartillos. AHPPo, 829(4), 193.

na de Aragón, aunque, finalmente, no se materializó⁶⁵. En el área noratlántica, a pesar de alguna aislada referencia a partidas consignadas a Burdeos⁶⁶, la competencia del arenque del Mar del Norte no facilitaba las exportaciones más allá de Fuenterrabía. En un memorial redactado por don Cristóbal Mariño de Lobera y el doctor Pazos, en nombre de la villa de Pontevedra, sin fechar, pero datado en torno a 1560, tras la cancelación de las guerras con Francia, se expone claramente la imposibilidad de enviar pescado a los países ribereños del Mar del Norte: “los reynos de Flandes, Françia, Inglaterra e Yrlanda y otros extranjeros tyenen harta abundancia de pescados e no tyenen necesidad del deste Reyno”.

RUTAS DE LA SARDINA DE PONTEVEDRA SEGÚN LAS CARTAS DE FLETAMENTO

Ruta	1525-49		1550-74		1575-99		1600-40
Cádiz-Bilbao	18	13,53%	17	18,50%	2	8%	
Cartagena-Bilbao	4	3,00%	1	1,08%			
Cádiz	23	17,30%	44	47,80%	8	32%	1
Málaga			2	2,16%			1
Cartagena	23	17,30%	6	6,52%	1	4%	1
Valencia			2	2,16%	4	16%	
Barcelona	6	4,51%	5	5,26%	1	4%	
Canarias-Madeira	10	7,53%	2	2,16%	1	4%	
San Sebastián	24	18,04%	6	6,52%	3	12%	1
Cuatro Villas	3	2,25%	1	1,08%			
Asturias	5	3,76%	3	3,26%	1	4%	
Ribadeo					2	8%	
Oporto	10	7,53%	3	3,26%	1	4%	2
Aveiro	2	1,50%					2
Lisboa	2	1,50%			1	4%	
Sin especificar	3	2,25%					
TOTAL	133	100	92	100	25	100	8

65 Pontevedra, 20 enero 1525. Requerimiento por incumplimiento de contrato de Pedro de Llanes, un tal Francisco Preto y Rodrigo Moreno contra Jerónimo Barreiro, maestre del navío santa Clara, que les fletó para ir a Valencia de Aragón, Tarragona y Reino de Nápoles. AHPPo, 822(4),s.f.

66 Pontevedra, 20 noviembre 1534. Álvaro Afonso, vecino de la villa y maestre del navío santo Antonio, cargado y amarrado a la puente de la villa, fleta a Afonso de Vilariño, Juan Pérez Dobarro, A°. Díaz, carpintero, Gonzalo de Fontecoba, Mateo de Lagos, vecinos de Pontevedra, para cargar sardina “para la costa de Viscaya e Françia, conviene a saber, una debysa en el puerto de Pasajes, donde vos daré demora e debysa çinco días e, queriendo descargar la dicha mercadería o la mayor parte della, que ally vos la de toda e no de otra manera e, no queriendo ally descargar ally toda dicha mercadería e quysierdes que syga con la dicha mercadería adelante para Vayona de Françia o para Bordeos, que siga la vyaje ally donde acordades o la mayor parte de vos a uno de los dichos lugares y en cada uno dellos qua asy acordades vos la dicha descarga”; flete: en Pasajes, 45 maravedies/milleiro; en Bayona, 50; en Burdeos,

La ausencia de mercaderes vascos y guipuzcoanos interesados en contratar en el puerto pontevedrés partidas de sardina arenada, a la que se une la desgana de los maestros de las embarcaciones de la cornisa cantábrica por llenar sus bodegas con toneles de esta mercancía en sus viajes de retorno, registra unas contadas excepciones: admiten sardina gallega a bordo bajo contrato de fletamento suscrito con mercaderes locales o, en menor medida, de Santander e, incluso, de mercaderes del Algarve para transportar botas de sardina a Barcelona⁶⁷. Este desapego por la producción pesquera gallega permite sospechar que serían abastecidos, sobre todo a partir de 1550, por las importaciones bretonas, inglesas y holandesas⁶⁸, en un proceso de expansión comercial de las pesquerías del Mar del Norte, que, años más tarde, se hará sentir también en el arco atlántico andaluz y en el Mediterráneo. Los navíos que procedentes del Cantábrico arriban a Pontevedra con cargamentos de hierro vasco o madera asturiana pretenden volver a llenar sus bodegas con toneles de vinos blancos de Ribadavia; en su defecto y para no regresar de vacío, aceptarán de mala gana unas botas de sardina. No se plantean actuar como transportistas del pescado merchante, sino que realizarán el viaje derecho, sin escalas, hasta su puerto de destino con carga de vinos.

Durante la primera fase, que se extiende hasta 1550, asistimos a un ordenado y equitativo reparto de las capturas de sardina entre los tres grandes centros consumidores de la Corona de Castilla: Bilbao-San Sebastián, el arco atlántico andaluz y la plaza de Cartagena en el Mediterráneo; además, su distribución está en manos de mercaderes locales, más o menos ocasionales, que sólo conocen la competencia de los del Algarve. A partir del ecuador del siglo XVI, coincidiendo con un descenso de la producción pesquera los envíos de sardina arenada se focalizan en las poblaciones andaluzas del Atlántico, que sirven de base a la Carrera de Indias. No es casual que

57 maravedíes; descargando “dende el puerto de Laredo para esta villa de Pontevedra”, 1 real de plata; en Laredo o Bilbao, 40 maravedíes. AHPPo, 829(4), 163.

Pontevedra, 22 diciembre 1545. Juan de Camanço, vecino de la villa y maestro del navío Buen Jesús, fleta a Juan Robaliño, mercader local, y Bastián Rodríguez, criado del señor Lorenzo de Salcedo, arrendador de las rentas reales de Pontevedra, para cargar 71 botas de sardina arenada y las más mercaderías que cupieren; fletes: Burdeos, 1,5 reales/milleiro; si acuerdan ir a Andalucía, escala de 4 días en Cádiz, “e que ally vos diremos dentro de a dicha demora sy avemos de yr para Sevilla o Cáliz o Málaga”, pagando de flete por cada milleiro 32 maravedíes en Sevilla y 45 en Málaga. AHPPo, 825(1), 84v.

67 Pontevedra, 12 junio 1547. Pedro López de Hernial, vecino de San Sebastián y maestro del galeón La Magdalena, surto en el puerto de Marín, fleta a Antonio Fernández y Gil Tinoco, mercaderes de Vilanova, en el Algarve, Manoel Pablo, Francisco Rebeco, Simón Rodríguez, Bastián Rodríguez, mercaderes de Lagos, para cargar 160 botas de sardina arenada, para hacer viaje derecho a Cartagena o Alicante, continuando por Valencia, Tarragona o Barcelona; flete: hasta Alicante 30 reales/bota; desde Alicante hasta Barcelona, 35 reales. AHPPo, 825(2), 137.

68 Los aranceles que gravan las importaciones de arenque en la provincia de Guipúzcoa mediante la imposición del diezmo de la mar ya está documentado en 1488. Díez de Salazar Fernán-DEZ, *El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla (S.XIII-XVI)*, San Sebastián, 1983.

esta etapa coincide con una activa presencia de mercaderes hispalenses en el puerto del Lérez y que animen a sus colegas pontevedreses a participar conjuntamente en el comercio con Indias. El auge experimentado por el eje Sevilla-Cádiz lo es a costa de sacrificar a los otros dos focos de atracción, Bilbao-San Sebastián y Cartagena. Para las dos fases siguientes la vertiginosa aminoración de las exportaciones pesqueras se impone como principal característica.

En cuanto a los navíos encargados de este tráfico, las ciento veinticinco ocasiones anotadas entre 1525 y 1549, en las que existe constancia de su matrícula, destacan los noventa y tres asientos que corresponden a carabelas de los puertos al norte del Duero, lo que significa un 74,40 por 100, frente a las veinte ocasiones protagonizada por la flota gallega; las trece embarcaciones de Pontevedra son secundadas por un puñado de barcos matriculados en otros puertos de la región (uno de Redondela y seis de Baiona), que representa el 21,50 por 100; el restante 4,10 por 100 es ocupado por navíos asturianos, cántabros, vascos y una única embarcación inglesa.

Para 1550-74 la participación portuguesa, aún siendo decisiva, ha descendido hasta representar el 42 por 100, igualándose con la participación de la flota gallega: veintisiete embarcaciones de Pontevedra, que se completan con otras procedentes de Cangas, Combarro, A Pobra do Deán, Noia, Muros, Baiona. Las catorce embarcaciones restantes poseen un origen muy diverso, destacando las dos catalanas y las tres del País Vasco; el resto pertenece a las Cuatro Villas y, en menor medida, a poblaciones asturianas.

En la ría de Muros-Noia sus aguas pertenecían enteramente a los arzobispos compostelanos, por lo que no precisaban suscribir ordenanzas pesqueras, sino que sus disposiciones estaban integradas en los reglamentos municipales. En ambos puertos, como en el de Pontevedra, los cercos imponían su dominio, obligando a los restantes artes, en especial los *xeitos*, a permanecer inactivos durante las mareas de las artes gremiales.

En los inicios del siglo XVII, Muros parece convertirse en el centro exportador de sardina más dinámico de Galicia. Sus mercaderes se desplazan a otros puertos, en concreto al de Pontevedra, buscando navíos en los que transportar sus cargas de sardina: en noviembre de 1600, Pedro de Ben Figueroa, vecino de Muros, contrata la carabela Nuestra Señora de la Luz, surta en Pontevedra, de la que era maestre el portugués Manuel González de Amaya, para que se desplace a Muros y transporte a los puertos del Cantábrico toda la carga de sardina arenada que pueda⁶⁹; a finales de 1625, un marinero muradano, Juan Boo, ha viajado hasta Pontevedra para fletar, en nombre de unos mercaderes de su villa, un navío, que recoja en Muros 60 fustes de

69 AHPPo, 929, 510.

sardina y los lleve a los puertos de Andalucía⁷⁰. Será este puerto el único gallego, exceptuando el de A Coruña, que mantenga relaciones comerciales con el de Valencia durante el primer tercio del siglo XVII, en base al envío esporádico de cargas de sardina, merluza y congrio. Las relaciones con Valencia debieron ser más intensas de lo que transmiten los registros portuarios, pues en Muros residía un agente de la importante familia de mercaderes de los Pallavicino⁷¹.

Además, por estos años, Muros parece dirigir toda ofensiva legal en defensa de la economía pesquera gallega, reclamando poderes a los demás puertos. En 1619, el concejo de Muxía concede su representación a los agentes de la villa de Muros, para solicitar a su majestad y en nombre de la totalidad de los puertos de Galicia, que los extranjeros no introduzcan sardina en sus dominios hasta que los naturales del Reino hayan vendido la propia⁷². En 1638 se reproduce la situación con motivo del impuesto sobre el pescado, cuatro maravedíes sobre cada libra de sardina fresca y frescal, a pesar de haberse entendido que la sardina quedaba exenta, por ser sustento común, los arrendadores no reconocían esta franquicia y hacían prevalecer ante los tribunales de justicia su opinión: “Avía vencido por sentencias de vista y revista en la Junta del Reyno se pagase en la dicha sardina, con que el de Galicia se allava alborotado y los pescadores determinados a no pescar, por montar más este derecho que el valor que tiene la sardina en la orilla del mar”⁷³. Nuevamente, el concejo de Muros concedía poderes, en octubre de 1638, a procurador ante los Reales Consejos para pleitear contra este impuesto⁷⁴.

4. El comercio de los vinos de la Ribeira do Avia

Frente al carácter popular del comercio del pescado, en el Ribeiro do Avia los grandes cosecheros eran las instituciones monásticas, lo que facilitaba que los mercaderes pudiesen contratar directamente con los proveedores, lo que permite un comercio profesionalizado. Las mayores interferencias en la libre circulación del vino proceden de las exigencias de las autoridades militares y tienen por finalidad abastecer a los presidios del Mediterráneo y, sobre todo, a las armadas reales. Confirmando las limitaciones de la viticultura gallega, observamos como la producción orensana resulta incapaz de asumir estas exigencias en su totalidad: las 2.000 pipas de vino

70 Fleta el navío *nuestra Señora del Rosario*, del que era maestre Juan de Avilés, vecino de Pontevedra. AHPPo, 944, 596.

71 CASTILLO PINTADO, A., *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967, pp. 84.

72 PÉREZ CONSTANTÍ, P., *Notas Viejas Galicianas*, Vigo, red., 1993, p.69.

73 AGS, Juntas de Hacienda (JH), 1.739/2 (antiguo), 1.280 (moderno).

74 A.H.P.Po., 1.040, 373.

precisas para reabastecer a la Gran Armada, en 1588, durante su escala en A Coruña, debieron de buscarse en “diferentes partes, porque en ninguna ay tantas”. Fue preciso recurrir a los viñedos de Betanzos y As Mariñas (300 botas) y comarca de Viveiro (200 botas), tan poco adaptados a la navegación, para completar las 1.500 botas de vino que aportaron las plantaciones del Ribeiro do Avia⁷⁵. Las requisas *manu militari* resultaban odiosas para los viticultores y mercaderes; aparte de los retrasos en las pagas, los agentes reales tasaban el vino a precios muy moderados: los toneles que el marqués de Santa Cruz había adquirido a 12 ducados para la Gran Armada fueron revendidos en Pontevedra, en septiembre de 1588, a 21 ducados “sólo el caldo de cada pipa”⁷⁶. Las instituciones eclesiásticas, las grandes acaparadores de vino mediante la percepción de diezmos y rentas forales en virtud de sus fueros y privilegios, quedaban al margen de estas incautaciones, provocando las protestas de los mercaderes, a los que se les secuestraba el vino ya adquirido: en 1582, diez y nueve mercaderes asturianos, uno de Santoña y otro de Bilbao, estantes en Pontevedra, solicitaban al regente Antolinez que las incautaciones realizadas en Ribadavia respetasen las partidas que ya tenían apalabradas para enviar al Principado⁷⁷.

Las pobres vendimias de 1590-91 obligaron a los agentes reales a surtirse de vino en la región portuguesa de Riba Douro: 2.108 pipas y 135 cascós vacíos fueron enviadas a Ferrol, en 1590, donde inverna la flota destinada a socorrer a los católicos franceses; a la altura de julio de 1591 se habían remitido 798 pipas y 1.262 cascós más⁷⁸. Las incautaciones continuaron en años sucesivos: en 1598, el alguacil nombrado por el proveedor de la armada real en el puerto de Vigo se incauta de veintisiete botas de vino, ya arrumadas en la bodega de un navío de Cangas⁷⁹.

75 SAAVEDRA VÁQUEZ, M.C., *Galicia en el Camino de Flandes*, A Coruña, 1996, p. 55.

76 O'DONELL, H., “Los bastimentos de la Armada Invencible. Su escasez como causa del fracaso”, *Revista de Historia Naval*, XV, núm. 55 (1996), pp. 47-64.

77 Pontevedra, 28 enero 1582. “Poder de los asturianos”: Miguel Rodríguez, Pedro de Pravia, Pedro García de Castro, por sí y en nombre de Bartolomé González, Juan Bueno, Juan de Vegil, vecinos de Oviedo; Pedro de Valdés, Bernaldo de Llanos, Jerónimo de Llanos, Juan García de Joben, Pedro García de Joben, vecinos de Gijón, por sí y en nombre de Felipe Casero, su compañero, Alonso de Nonparte, Juan Martínez de Ponte, Pedro Sánchez de Somevalle, Alonso Menéndez de Quinzanes, Francisco de Garay, vecinos de Avilés; Mateus de la Riva, Toribia de Bya, vecinos d el concejo de Gijón, San Pedro de la Plaça, vecino de la villa de Bilbao, y Martín de Rocando, vecino del puerto de Santoña, estantes en la villa de Pontevedra, a favor de procuradores en la Real Audiencia “sobre el embargo de los vinos del Ribero que el muy ilustre señor licenciado Antolinez, regente deste Reino de Galicia mandó açer para las armadas de su magestad y pedirle y suplicarle y al capitán que hiziere el dicho envargo no les secuestren ny envarguen sus binos que tienen comprados en el dicho Ribero Davia, atento que ay más vino de monasterios e yglesias e personas ricas en el dicho Ribero Davia y el que tienen comprado lo quieren para proibimiento de sus villas y lugares y sus comarcas”. AHPPo, 874(5), 3.

78 RIBEIRO da SILVA, F., *Porto, noroeste de Portugal e Galiza: achegas para o estudo dos intercambios e influencia (1580-1640)*, 1985/86, pp.185-196.

79 AHPPo, 2.242 (2), 180.

Tras la cancelación de las actividades militares a gran escala en el Atlántico, propiciada por el Tratado de Londres (1604) y la firma de la Tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas (1609), cesan los aprestos de las armadas reales. A partir de 1626 vuelven a adquirir protagonismo en el puerto coruñés las gestiones para abastecer a las armadas, aunque moderando las cantidades de víveres exigidas en los tiempos de Felipe II. Las gestiones encaminadas a reunir vino y carne de vaca en A Coruña, en 1626, tuvieron que abandonarse por la falta de dinero; se preveía poder conseguir en Galicia 16.666 arrobas de vino, que equivalen a 634 pipas (unos 400 hectolitros)⁸⁰. Con todo, las exigencias militares continuaban importunando a cosecheros y mercaderes. La Junta del Reino, en 1640, solicitaba al capitán general que levantase el embargo sobre los vinos y que pudiera normalizarse su comercio, atendiendo a que la buena cosecha permitía atender sin problema a la demanda de la armada⁸¹.

Resulta difícil calibrar la repercusión de las exigencias militares en el comercio del vino, al interferir en las cotizaciones anuales la climatología, el gran agente de la agricultura de Antiguo Régimen. Las moderadas cantidades que hemos visto comercializar obligan a considerar a la intendencia militar como el mayor consumidor de la producción vitícola, con un volumen tal que la producción local no es capaz de asumir. Contamos para seguir la evolución de las vendimias los precios de tasa sobre azumbre de vino impuestos por el concejo de Pontevedra; las cotizaciones más elevadas se refieren a las fijadas en noviembre de 1617, a pesar de estar vigente la paz con los enemigos de la Monarquía Hispánica. La paupérrima cosecha de ese año condiciona los precios con independencia de la coyuntura bélica. Sin embargo, durante los años de tregua y hasta 1626 (muy especialmente 1615 y 1623) los precios de ordenanza ofrecen los valores más bajos de la serie. Las mayores cantidades de vino despachadas en Pontevedra, atendiendo a la recaudación de las sisas del servicio de 18 millones, coincide con los años de paz, en los que cesan las extracciones militares (1605-1610). Por otro lado, los moderados valores de 1590 y, sobre todo, 1591, caracterizado por unas pésimas vendimias, no pueden ser ajenos a la sustitución de los viñedos gallegos por los portugueses en la provisión de las armadas reales. La documentación disponible no permite más que vislumbrar la influencia de las exigencias militares. Podemos sospechar que el cese o disminución de las operaciones bélicas planeadas desde los presidios gallegos, en la segunda mitad del siglo XVII, acarrea una importante reducción de la demanda de vinos, que se puede señalar como una de las causas de la decadencia de los ribeiros orensanos. La solución propuesta por la

80 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C., *Galicia en el Camino de Flandes*, A Coruña, 1996, p. 149.

81 ACTAS DE LAS JUNTAS DEL REINO DE GALICIA (AJRG), vol. V (1640- 1641), 11-A, p. 81.

ciudad de Ourense, en 1676, consistía en que “se mandase arrancar y talar las biñas que han plantado en este dicho Reino desde el año pasado de 1633 asta este presente y en especial las que se ubiesen plantado en esta tierra de Salnés”⁸².

5. La importación de cereal, el pan del mar

Las tradicionales hambrunas gallegas, como en toda la costa septentrional, habían originado la permisión de importar cereal, el llamado pan del mar. Desde los inicios del siglo XVI, mercaderes de la costa atlántica francesa recorren las costas peninsulares ofreciendo cereal. Los *bleds du Nord* temían ser confundidos con los corsarios de La Rochela, por lo que se retraen de acudir a las costas hispanas. El conde de Baiona iza una bandera de advertencia a la entrada del puerto, en 1564, para los navíos franceses⁸³. Volverán a frecuentar las costas gallegas los navíos franceses desde la década de los 70, animados por la autorización real para retirar la moneda de plata obtenida con la venta del cereal. Las acuñaciones de vellón emitidas desde 1599 alcanzan un considerable volumen, que los procuradores en Cortes trataron de limitar con la concesión de un nuevo servicio de millones, el de 17,5 millones, bajo la promesa real de cese de la alteración monetaria. Promesa incumplida como es norma habitual, en 1617, al aprobarse una nueva emisión monetaria⁸⁴. Estas medidas iban acompañadas de la prohibición de saca de moneda del Reino. Estas limitaciones condenan al comercio de granos, que deben compensarse con importaciones nacionales; de los puertos asturianos arriban partidas de granos, entre los que abundan los de escanda y, desde 1612, maíz⁸⁵. La generalización del cereal americano en torno a 1630, como ha estudiado pormenorizadamente Pérez García, vendría estimulada por el cese de importaciones del pan de mar. La euforia que exhalan las Juntas del Reino, pocos años después, al solicitar autorización para exportar el cereal americano⁸⁶, significan el final definitivo de las importaciones del pan del mar.

82 PÉREZ GARCÍA, J.M., *Un modelo de sociedad rural de Antiguo Régimen en la Galicia Costera*, Santiago, 1979, p.178, nota núm. 80.

83 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.C., *Baiona de Miñor en sus documentos. Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, 2003, p.198.

84 GUTIÉRREZ NIETO, J.I., “El sistema fiscal de la monarquía de Felipe IV” in *Historia de España dirigida por Menéndez Pidal*, tomo XXV, Madrid, 1982, p.296.

85 BARREIRO MALLÓN, B., “El comercio asturiano con los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz” in *Andalucía Moderna, Actas II Coloquio de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, t. I, pp. 571-593.

86 AJRG, vol. IV (1636-1639), 68 A.

6. El comercio de la sal

La sal, el universal conservante hasta la generalización de las conservas y, en nuestros días, del congelado, fue empleado como figura fiscal desde 1565. Galicia constituye el mayor consumidor peninsular, por lo que recibirá un trato de favor por parte de Felipe II, al rebajar su precio de venta en los alfolíes en una cuarta parte. La Unión Ibérica (1580-1640) facilitó el suministro de los alfolíes gallegos, asturianos y de las Cuatro Villas, al quedar reservadas cuatrocientas mil fanegas anuales para este mercado. Su precio de venta se mantuvo inalterable hasta 1626, con la excepción de 1601, en que los representantes de las ciudades gallegas decidieron permitir la elevación de un real por fanega, para que su arrendador pudiera dar correcto abasto. Esta época de sal segura, barata y abundante permitió el desarrollo de las pesquerías gallegas, en especial de los cercos. Los sucesivos incrementos de su precio para sufragar la política del conde-duque de Olivares darán al trasto con esta actividad.

A comienzos de la década de los 30 del siglo XVII, el Estanco Universal de la Sal constituye uno de los principales intentos de Olivares de la reforma de la Real Hacienda y de integración de los territorios de la Corona. Proyecto que no tiene en cuenta la muy desfavorable coyuntura económica, que lo arrojará al más estrepitoso de los fracasos. El Estanco Universal de la Sal pretendía hacer contribuir a los reinos y provincias forales: Portugal, Navarra, Vascongadas; también pretende sustituir los odiados millones por el estanco. Fue preciso recurrir al acopiamiento de los pueblos, contando para ello con el levantamiento de un censo, estudiado en Galicia por Fernández Cortizo⁸⁷. La real cédula de 12 de junio de 1632 supuso la vuelta a la situación anterior y la reposición del servicio de millones.

7. El comercio de textiles ingleses: los paños de Londres

El comercio de importación se basa en la capacidad por parte de los mercaderes extranjeros para la saca de la plata americana de Galicia, lo que remite a una producción propia muy poco interesante para los tratantes londinenses que descargaban partidas de paños o los bretones, que transportaban el cereal báltico en los reiterados años de hambrunas e, incluso, los bacalaos muy demandados para el consumo en el interior. Las autoridades de Baiona acordaron con los mercaderes ingleses una medida, que permitía la descarga de paños en la villa, descargas que sustentaban un activo comercio con las poblaciones norteñas portuguesas, que acudían al puerto del

87 FERNÁNDEZ CORTIZO, C., “La población de Galicia en la primera mitad del siglo XVII: los vecindarios de 1631 y 1651”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 1990, pp. 103-130.

Miñor a hacerse con textiles adaptados a la demanda lusa. El concejo de Baiona, contando con el respaldo del capitán general, marqués de Cerralbo, formalizó un tratado con los mercaderes londinenses en 1564, que ampliaba otro vigente desde 1556⁸⁸, que les ofrecía un arancel muy bajo del dos por ciento y la villa quedaba como avalista de que la plata obtenida con sus ventas sería invertida en Andalucía en productos nacionales, donde obtendrían el perceptivo certificado del correcto empleo de estos fondos.

La ruptura de hostilidades entre ambas coronas, con el consiguiente incremento del curso cortocircuitó estos tratos. Los paños nacionales, generalmente de producción segoviana, sustituyeron a los ingleses, sin que la firma del Tratado de Londres, en 1609, fuera capaz de recomponerlo.

Conclusiones

A lo largo de la exposición precedente hemos contemplado la repercusión en Galicia de una coyuntura económica alcista, que se extiende a *grosso modo* entre 1480 y 1595, a la que sigue otra fase de estancamiento, que quiebra estrepitosamente bajo el gobierno del conde-duque de Olivares, que reclama un esfuerzo bélico que la sociedad castellana es incapaz de soportar. Especialmente doloroso para los intereses mercantiles gallegos resultará la emancipación lusa, que, aparte de los inconvenientes bélicos, supone la cancelación del principal destinatario de las pesquerías gallegas y proveedor de sal.

La expansión comercial característica del siglo XVI viene acompañada de la recepción de plata americana amonedada. Galicia, como integrante en la Corona de Castilla, participa en el reparto del Tesoro Americano, pero más como espectadora pasiva que como inversora de los capitales que circulan por sus puertos y ferias. La inversión en sectores productivos está completamente ausente, al consumir estos capitales obras suntuarias, totalmente improductivas. Los mareantes pontevedreses, el gremio pesquero más importante de Galicia y, posiblemente, de todo el litoral peninsular invierte buena parte de sus beneficios en la construcción de un nuevo templo parroquial grandioso; sin embargo ingleses, berberiscos y cualquier otra especie de corsarios importunaban los lances pesqueros en el interior de la ría, utilizando la isla de Tambo como apostadero durante días y días. La fortificación del antepuerto de Marín tendrá que esperar al tercer decenio de la décimo-sexta centuria, cuando ya habían declinado los cercos del arrabal de A Moureira.

88 RAMOS, H., *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, Madrid, 1925.

La orientación inversora de la actividad marinera, en absoluto productiva, procede del carácter gremial impuesto por los señores jurisdiccionales, los arzobispos compostelanos. Este modelo económico de origen medieval lo podemos considerar ya trasnochado en los tiempos modernos, en los que estaba triunfando la iniciativa privada y la acumulación de capitales en unas pocas manos. El mantenimiento del modelo gremial en las costas obedece, en primer lugar, al equitativo reparto de los frutos de la mar, evitando las bolsas de pobreza, como pregonaba el escribano municipal de Muros desde la tribuna en la misa dominical, ofreciendo a todo vecino que lo deseara participar en las artes colectivas. A este concepto cristiano del reparto de bienes podemos añadir el control señorial sobre la producción pesquera, paso previo para la detracción de la renta feudal; como ya vimos, las artes colectivas, los cercos, resultaban el medio más oportuno para la fiscalización de las mareas. Las capturas veraniegas, inútiles para el comercio, por su exceso de grasa eran diezmadas en metálico, como declaran, en 1595, los mareantes de Rianxo: “en el berano dende el mes de mayo asta en todo el mes de septiembre se paga el diezmo de la sardina en dinero asta quatroçientos reales un año con otro”. Por el contrario la pesca otoñal de las sacadas era satisfecha en especie; el párroco dirigía su transformación en pescado merchante, contratando a “dos o tres mujeres moças de servicio en el invierno para coger de barco en barco la sardina y pescaría y pata la escoger, lavar, cobrar y recoger y poner en las pilas”⁸⁹. Como observamos el puerto de Baiona, en 1577, recibía estos cargamentos perfectamente acondicionados en botas. Esta diferencia entre las mareas estacionales era moneda corriente en los restantes puertos, como evidencia la concordia alcanzada por los mareantes pontevedreses con el arzobispo Blanco, en 1578⁹⁰.

Tal y como sucedía con la producción vitícola, la Iglesia consistía el primer peldaño de la actividad mercantil. Los perceptores de las rentas diezmales se entenderían con los mercaderes portugueses, sevillanos o levantinos, que se acercaban a los puertos de las Rías Baixas a henchir las bodegas de sus navíos con fustes de sardina arencada. El pequeño comercio quedaba en manos de los pescadores, que practicaban una economía de trueque. Con el vino, en concreto, el de las riberas del Avia sucedía algo semejante: las bodegas de los monasterios absorbían la mayor parte de la producción como renta foral. En definitiva, las instituciones eclesiásticas eran las receptoras del numerario generado por el tráfico mercantil. Sus inversiones son ostentosamente reconocibles, pese a las leyes desamortizadoras.

89 VÁZQUEZ LIJÓ, J.M., “Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen”, *Cuadernos de estudios gallegos*, 111 (1999), pp. 59-91.

90 Entre las festividades de san Juan y san Miguel los mareantes se limitaban a pagar “los barcajes, que es un real por cada persona que pesca en el dicho tiempo”. M.Po., S-161.

La denominada protoburguesía litoral instalada en el puerto de Vigo puede entenderse como resultado de su indefinición jurisdiccional, germen de constantes disputas entre los titulares de las diócesis de Tui y Santiago. El vacío legal permitió a sus mercaderes tratar libremente la sardina veraniega, la variedad denominada *reveñida*, sin someterse a ninguna normativa, como acontecía durante la campaña otoñal, origen de las estrictas ordenanzas pesqueras suscritas por las cofradías de Vigo, Cargas do Morrazo y Redondela.

La plata americana que llegaba a manos de mercaderes particulares era empleada en la recepción de mercancías extranjeras. Sobresalen los textiles ingleses, los paños de Londres, que liquidan parte de su mercancía en A Coruña o Baiona, pero no reinvierten en productos de la región. Los tratados mercantiles suscritos por estos puertos de realengo así lo testifican, actuando de fiadores de que emplearían las ganancias en los puertos andaluces. Las guerras navales desatadas entre Isabel Tudor y Felipe de Austria dieron al traste con estos tratos. La paz que sigue a la muerte de ambos monarcas ya no es capaz de recuperar este circuito comercial. Los mercaderes de paños se dirigen decididamente al mercado de Castilla la Vieja. Este viraje hacia la autarquía es el primero de una economía que consumió en sectores no productivos la marea de plata americana, descapitalizándose y permitiendo el enriquecimiento de sus rivales.

La pesca de las rías será incapaz de competir con las flotas inglesas y holandesas, que copan el mercado mediterráneo, pero también el cantábrico, desde cuyos puertos acceden los arenques del Mar del Norte al mercado castellano. A la cancelación de las pesquerías gremiales le sucede una actividad individual, representada por los *xeitos*, que se limitan a abastecer el mercado portugués que se extiende al norte del Duero. La decadencia pesquera lleva a unos emprendedores locales a intentar cancelar la importación desde las salinas de Aveiro, tratando de reemplazarlas por otras situadas en la parroquia del Salnés; esta inversión, incapaz de frenar la dependencia exterior, muestra la orientación de los inversores locales, que entienden la aparcería de estas salinas como si del arriendo de tierra se tratara, pretendiendo una renta anual.

La generalización del maíz, conocido por las importaciones asturianas, pone fin al tráfico cerealista, con lo que cesa la arribada de navíos bretones, ávidos de la plata americana. Esta medida se refuerza con la taxativa prohibición de la saca de moneda del Reino. Por otro lado, la aceleración de la presión fiscal que acompaña a las campañas militares del conde-duque acarrea el anquilosamiento del tráfico naval. La imposición de la *sisa* sobre la embarcación suponía un recargo que duplicaba los fletes de las botas de vino del Ribeiro remitidas a Asturias, Cuatro Villas y Provincias. Los mercaderes asturianos deben optar por el regreso al transporte

por tierra a lomos de caballerías. En esta opción, como en la de reapertura de las salinas clausuradas por la “revolución de la sal”, contemplamos la vuelta a los tiempos medievales, que hacen de la autarquía su modelo económico. Las propias artes pesqueras también abandonan las artes más apropiadas para mantener unas rutas comerciales de cierta entidad, recogándose en pequeñas embarcaciones destinadas al consumo local, máxime desde la pérdida de Portugal.