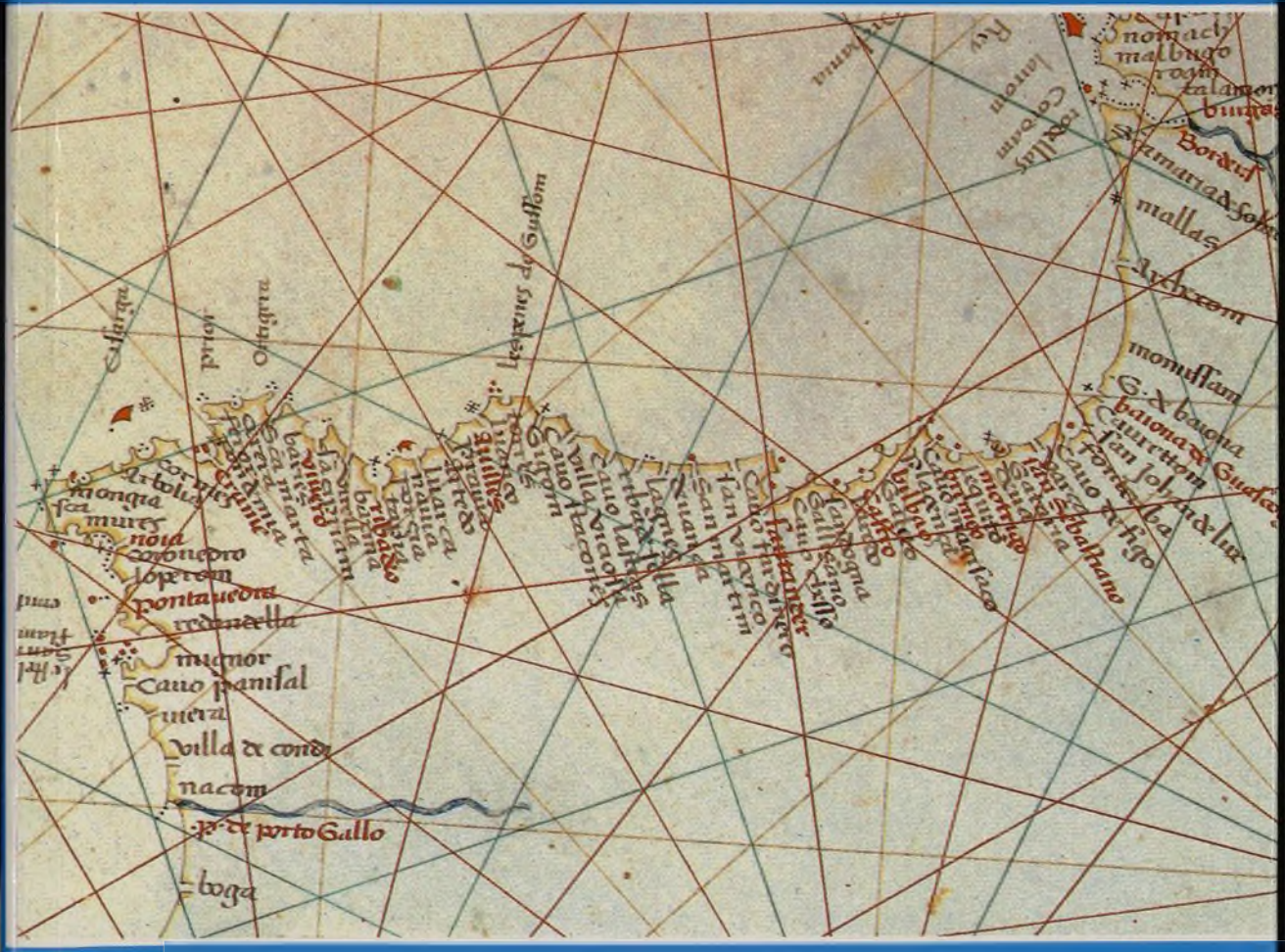
GALICIA en el comercio marítimo medieval

ELISA FERREIRA PRIEGUE



FUNDACION «PEDRO BARRIE DE LA MAZA»
COLECCION DE DOCUMENTOS HISTORICOS

FUNDACION «PEDRO BARRIE DE LA MAZA, CONDE DE FENOSA»

SERVICIO DE PUBLICACIONES

OBRAS PUBLICADAS:

SERIE CATALOGACION ARQUEOLOGICA Y ARTISTICA DE GALICIA

—CASTILLO, Angel del. Inventario de la Riqueza Monumental y Artística de Galicia (1972). (Agotado).
—BANGO TORVISO, Isidro G. Arquitectura Románica en Pontevedra (1979).
—MARTINEZ RODRIGUEZ, Ignacio. El Hórreo Gallego. Estudio Geográfico (1979). (Agotado).
—GARCIA ALEN, Alfredo y DE LA PEÑA SANTOS, Antonio. Catálogo de Grabados Rupestres. Provincia de Pontevedra. (1981).
—PABLOS, Francisco. Pintores Gallegos del Novecientos (1981)
—CATURLA, M.ª Luisa. Antonio de Puga. Pintor gallego (1982)
—VALLE PEREZ, José Carlos. La arquitectura cisterciense en Galicia (1982).
—YZQUIERDO PERRIN, Ramón. Arquitectura Románica en Lugo. I (1983).
—GARCIA ALEN, L. La alfarería de Galicia (2 tomos) (1983)
—CARBALLO CALERO, M.ª Victoria. «Julia Minguillón» (1984)
—GARCIA IGLESIAS, José Manuel. «El pintor de Bange» (1984).
—FERNANDEZ OTERO, José Carlos y otros. «Apuntes para el inventario del mobiliario litúrgico de la Diócesis de Orense» (1984)
—SORALUCE BLOND, José R. Castillos y fortificaciones de Galicia (1985)
—FRAGUAS FRAGUAS, Antonio. «El traje gallego» (1985) (Agotado)
—CERVERA VERA, Luis. El arquitecto gallego Domingo Antonio Lois Monteagudo (1985).
—GARCIA IGLESIAS, José Manuel. La pintura manierista en Galicia (1985)
—BASANTA CAMPOS, José Luis. Relojes de piedra en Galicia (1986). (Agotado).
—RAMON Y FERNANDEZ OXEA, José y FILGUEIRA VALVERDE, José. Baldaquinos gallegos (1986).
—CASTILLO, Angel del. Inventario monumental y artístico de Galicia (1987). 2.ª edición.

COLECCION DOCUMENTOS HISTORICOS

—MEIJIDE PARDO, Antonio. Escritos e autores na Galicia da Ilustración (1982).
—LORENZO VAZQUEZ, Ramón. Crónica Troiana (1985).
—SOTO VISO, Margarita. Marcial del Adalid. Mélodies pour chant et piano. Cantares viejos y nuevos de Galicia (1985).
—FERREIRA PRIEGUE, Elisa. Galicia en el comercio marítimo medieval (1988).

SERIE GALICIA HISTORICA

—TORRES RODRIGUEZ, Casimiro. Galicia Sueva (1977). (Agotado)
—TORRES RODRIGUEZ, Casimiro. La Galicia Romana (1982).
—GONZALEZ LOPEZ, Emilio. La Galicia de los Austria (2 tomos) (1980)
—SANCHEZ ALBORNOZ, Claudio. Estudios sobre Galicia en la temprana Edad Media (1982).
—GARCIA GUERRA, Delfín. El Hospital Real de Santiago en el siglo XVIII (1983)
—RODRIGUEZ GONZALEZ, Angel. Las fortalezas de la Mitra Compostelana y los «Irmandiños» (1985).
—TORRES RODRIGUEZ, Casimiro. «Paulo Orosio, su vida y sus obras» (1985).
—NOVO CAZON, José Luis. El priorato santiaguista de Vilar de Donas en la Edad Media (1986).
—GARCIA ORO, José. Galicia en los siglos XIV y XV.

SERIE GALICIA VIVA

—CARBALLO CALERO, Ricardo. Libros e Autores galegos I. Dos Trovadores a Valle Inclán (1980). (Agotado).
—CARBALLO CALERO, Ricardo. Libros e Autores galegos II. Século XX (1982).

CORPUS GEOLOGICUM GALLAECIAE

—GIL IBARGUCHI, Ignacio. Metamorfismo y plutonismo en la región de Muxía-Finisterre (N. W. de España). (1982).
—MARTINEZ CATALAN, José Ramón. Estratigrafía y estructura del Domo de Lugo (1985).
—GALAN GARCIA, Gumersinda. Las rocas graníticas del macizo de Vivero en el sector norte. (Lugo, No. de España). (1987).
—MARIN ARENAS, Ricardo. Evolución petrológica y geoquímica de la unidad alóctona inferior del complejo metamórfico básico-ultrabásico de Cabo Ortegal (Unidad de Moeche) y del silúrico para autóctono, cadena hercínica ibérica (NW de España). (1988).

SERIE JURIDICA

—ALBALADEJO, Manuel. Compilación Foral de Galicia (1979)
—LEMA DEVESA, Carlos. La publicidad de tono excluyente (1980).

COLECCION DE DOCUMENTOS HISTORICOS

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL, MODERNA Y CONTEMPORANEA

FUNDACION «PEDRO BARRIE DE LA MAZA»

GALICIA EN EL COMERCIO MARITIMO MEDIEVAL

POR

ELISA FERREIRA PRIEGUE

COLECCION DE DOCUMENTOS HISTORICOS

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO,
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL, MODERNA Y CONTEMPORANEA

MCMLXXXVIII

Imprime: División de Artes Gráficas
de «La Voz de Galicia, S. A.»

Concepción Arenal, 11-13
La Coruña

ISBN: 84-85728-71-8
Depósito Legal: C. 947 - 1988

Tesis doctoral presentada para la obtención del Grado de Doctor por la licenciada D.ª Elisa M.ª Ferreira Priegue y dirigida por el Prof. Dr. D. Ermelindo Portela Silva.

PROLOGO

«Galicia en el comercio marítimo medieval» es un hito en la historiografía sobre la Galicia de la edad media. Podría haber evitado comenzar este prólogo en un lugar común. Si no lo he hecho es porque estoy seguro de que es poco común el lugar en que se sitúa la tesis de doctorado de Elisa María Ferreira. La frase inicial no es, pues, un tópico, sino, en este caso, una definición justa. Por muchas razones, en mi opinión.

La primera es que no conozco precedente alguno en el intento de enfrentar globalmente las relaciones comerciales gallegas de larga distancia, en su proyección interna y externa, durante el período medieval. Ciertamente, al hilo de los estudios regionales, monásticos o urbanos, el comercio ha hecho su aparición en investigaciones recientes; pero siempre con un enfoque limitado, condicionado, sobre todo, por la procedencia exclusivamente interior de las fuentes utilizadas. Por vez primera en este libro, el comercio marítimo constituye el centro de una investigación abordada de la única manera pertinente, desde Galicia y desde los diversos lugares con los que aquélla establece su relación de intercambios.

No es nada difícil entender que ese es el planteamiento correcto. Es la enorme dificultad que entraña su realización lo que ha retrasado la decisión de acometer la tarea. La ha tomado Elisa Ferreira y hoy muestra al público sus resultados. Son la parte visible de su trabajo, la que podrán conocer y aprovechar, a partir de ahora, todos sus lectores. De ellos, los más próximos a la actividad del historiador captarán inmediatamente que la parte visible se sostiene en una parte sumergida de proporciones poco habituales. Porque he seguido de cerca la elaboración de este trabajo, no podría yo dejar de señalar su existencia. El recorrido, a la caza y captura de marinos y barcos gallegos, por los archivos portugueses, andaluces, valencianos, barceloneses, mallorquines, italianos, franceses, ingleses y belgas, realizado casi siempre sin más ayudas que el sacrificio personal, es una prueba irrefutable de las cualidades de la autora de este libro y del tesón con que las aplica a su trabajo.

Los resultados vienen a demostrar que no fue vano tanto esfuerzo. Estructurado en dos grandes partes, el libro presenta, en la primera, la base comercial gallega y, en la segunda, traza las líneas que la unen con los distintos puntos a los que alcanza su relación de intercambios. El estudio de los condicionamientos naturales y sociales, de los artículos de intercambio, de los hombres más directamente implicados —pescadores, marinos y mercaderes— explica las ventajas e inconvenientes con que se produce la inserción de Galicia en la intensificación del comercio marítimo que caracteriza a la Europa del siglo XII en adelante. Desde el esclarecimiento de ese punto de partida, la proyección exterior, en el área del Golfo de Vizcaya y del Canal de La Mancha, en la fachada atlántica peninsular y en el ámbito mediterráneo resulta más fácil y profundamente comprensible, a lo largo de la serie de etapas con que la autora jalona su recorrido temporal. Todo ello

se expone en una prosa concisa y clara, en la que el recurso frecuente a los términos marineros y la soltura en su manejo ponen de manifiesto la intensidad del acercamiento al tema estudiado y, tal vez también, la simpatía con que ha tenido lugar. Mapas y cuadros de datos, abundantes y significativos unos y otros, completan, aclaran y permiten valorar más ajustadamente el texto escrito.

No es Elisa María Ferreira persona propensa a las amplias interpretaciones. Prefiere más bien, una vez delimitado su campo de trabajo, explorarlo en profundidad. Es el riguroso procedimiento que viene aplicando en sus trabajos anteriores, el último de los cuales —último en la publicación no en la realización, porque no tuvo la fortuna de éste y otros estudios suyos, a la hora de reducir distancias entre la máquina de escribir y la imprenta— se refiere a los caminos medievales de Galicia. De él dice, en el prólogo, José Ángel García de Cortázar que será inevitable objeto de contemplación desde las variadas perspectivas que interesan a los historiadores. Es decir, se trata de un libro esencialmente útil. El resultado de la decisión que condujo a la autora, después de recorrer los caminos medievales, a explorar las rutas del mar ha determinado una ampliación de las perspectivas y un espectacular crecimiento de los materiales aportados que multiplican la utilidad de las páginas que siguen. Seguramente también con carácter más amplio, porque lo es el espacio abarcado, pero ciertamente para cuantos se preocupan por conocer la historia de Galicia en el período medieval, este nuevo libro de Elisa María Ferreira es ya lugar de obligada consulta.

ERMELINDO PORTELA

Este libro es la edición íntegra y sin alteraciones de la tesis doctoral del mismo título, realizada bajo la dirección del Prof. Dr. D. Ermelindo Portela Silva y leída el 8 de Enero de 1987 en la Universidad de Santiago.

Quiero expresar mi vivo agradecimiento al Consello da Cultura Galega y a su Presidente D. Ramón Piñeiro; a la Fundación «Pedro Barrié de la Maza» y a la Real Academia Gallega por el interés, la eficiencia y la generosidad con que han asumido su publicación.

E. F.

INDICES

INDICE DE MATERIAS

INDICE DE CUADROS

Página

INDICE DE MAPAS

INDICE DE ILUSTRACIONES

PARTE II. LA PROYECCION AL EXTERIOR

INDICE DE CUADROS

INDICE DE MAPAS

ABREVIATURAS

ACA	Archivo de la Corona de Aragón. Barcelona
ACM Lisboa	Arquivo da Câmara Municipal. Lisboa
ACM Porto	Arquivo da Câmara Municipal. Porto
ACM Viana	Arquivo da Câmara Municipal. Viana do Castelo
ACS	Archivo Catedralicio. Santiago
ACT	Archivo Catedralicio. Tuy
ADBR	Archives Départementales des Bouches-du-Rhône. Marsella
AD Gironde	Archives Départementales de la Gironde. Bordeaux
ADLA	Archives Départementales de la Loire-Atlantique. Nantes
AD Morbihan	Archives Départementales du Morbihan. Vannes
AD Nord	Archives Départementales du Nord. Lille
ADP	Archivio Datini. Prato
AD Seine-Maritime	Archives Départementales de la Seine-Maritime. Rouen
«AEM»	«Anuario de Estudios Medievales»
AGG	Archivo General del Reino de Galicia. La Coruña
AGS	Archivo General de Simancas
AHCB	Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona
«AHDE»	«Anuario de Historia del Derecho Español»
AHDS	Archivo Histórico Diocesano. Santiago
AHD Tuy	Archivo Histórico Diocesano. Tuy
AHM	Archivo Histórico del Reino de Mallorca. Palma
AHN	Archivo Histórico Nacional. Madrid
AHPB.	Archivo Histórico de Protocolos. Barcelona
AHPO	Archivo Histórico Provincial. Orense
AHPPO	Archivo Histórico Provincial. Pontevedra
AHUS	Archivo Histórico Universitario. Santiago
AM	J. FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*
AM Bayona	Archivo Municipal. Bayona (Pontevedra)
AM Bayonne	Archives Communales. Bayonne
AM Bilbao	Archivo Municipal. Bilbao
AM Coruña	Archivo Histórico Municipal. La Coruña

AM Sevilla	Archivo Histórico Municipal. Sevilla
AC Rouen	Archives Communales. Rouen
«Arquivos do SEG»	«Arquivos do Seminario de Estudos Galegos»
ARV	Archivo General del Reino. Valencia
ASG	Archivio di Stato. Genova
AS Venezia	Archivio di Stato. Venecia
ATT	Arquivo da Torre do Tombo. Lisboa
BCM Lugo	Boletín de la Comisión de Monumentos de Lugo
BN Firenze	Biblioteca Nazionale. Florencia
BN Paris	Bibliothèque Nationale. Paris
«Bol. I.D.E.A.»	«Boletín del Instituto de Estudios Asturianos»
«BRAG»	«Boletín de la Real Academia Gallega»
BRAG-CDH	*Colección de Documentos Históricos del Boletín de la Real Academia Gallega*
«BSAL»	«Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana»
CCR	*Calendar of the Close Rolls*
«CEG»	«Cuadernos de Estudios Gallegos»
CPR	*Calendar of the Patent Rolls*
«CHE»	«Cuadernos de Historia de España»
DEGC	RODRIGUEZ GONZALEZ, Eladio. *Diccionario Enciclopédico gallego-castellano*
Devanceiros	FERRO COUSELO, J. *A vida e a fala dos devanceiros*
DM	O'SCANLAN, T. *Diccionario Marítimo*
Fueros	LOPEZ FERREIRO, *Fueros Municipales...*
GEG	Gran Enciclopedia Gallega
H.C.	LOPEZ FERREIRO, *Historia de la S.M.... Iglesia de Santiago*
LCP	*Livro do Conçello de Pontevedra* (AHPPO)
LCS	*Livro do Conçello de Santiago* (AM Santiago)
«Mémoires S.H.A.B.»	«Mémoires de la Société d'Histoire et Archéologie de Bretagne»
MGH. SSRM	Monumenta Germaniae Historiae. Scriptores Rerum Merovingicarum
MP, «MP»	Museo Arqueológico Provincial, Pontevedra; Revista «El Museo de Pontevedra»
PRO	Public Record Office. Londres
SAA	Stadsarchief. Amberes
SAB	Stadsarchief. Brujas

INTRODUCCION

En una Galicia macizamente rural y señorial, casi autárquica, cuya economía gira en torno a la tierra y sus diferentes grados de disfrute y posesión, con un mundo urbano subdesarrollado, el abordar el estudio de su comercio marítimo, un hecho casi marginal a ese mundo, parece un pasatiempo de lujo. No se puede indudablemente estudiar el comercio sin conocer previamente la infraestructura en la que se origina: la economía del sector primario y, de una forma más inmediata, la génesis urbana desarrollada desde esa economía. Pero los trabajos que en los últimos años han salido del Departamento de Historia Medieval de esta Facultad sobre esos temas, por su amplitud y representatividad, han hecho que este paso sea ya no sólo posible, sino lícito y deseable en el estado de madurez a que han llegado las investigaciones sobre la Galicia medieval. No puedo seguir adelante sin expresar mi deuda con esos investigadores y mi agradecimiento porque con sus realizaciones me hayan permitido dar este paso y emprender las exploraciones en un campo de la historia que me es personalmente muy grato y que hubiera sido temerario, y tal vez imposible, interpretar sin partir de su labor previa.

Los orígenes de este trabajo se remontan a mis últimos años de carrera y a un deseo, frustrado una y otra vez, de estudiar el comercio interior y las ferias de la Galicia medieval. Cuando sugerí este tema al Profesor García de Cortázar, entonces Director del Departamento, para mi tesina de licenciatura, sin conocer las tremendas dificultades documentales que planteaba, él me había sugerido, prudentemente, que empezase por estudiar la infraestructura viaria. La tesina que bajo su dirección surgió tras dos años de trabajo ímprobo me sirvió de experiencia para no abordar estos temas a la ligera, y me hizo llegar a un conocimiento bastante profundo de las fuentes gallegas y a una idea realista de lo que se podía hacer con ellas en este campo: si había documentación de sobra para una reconstrucción satisfactoria de la red de caminos, lo que se podía averiguar sobre circulación de mercancías, ferias, peajes y portazgos no era suficiente para constituir un trabajo de dimensiones mínimas y conclusión garantizada. A la hora de pensar en una tesis doctoral, esta vez bajo la dirección del Profesor Portela Silva, sentí de nuevo la tentación de insistir en el tema; una vez más, y rindiéndome a la evidencia, lo tuve que desechar.

Quedaban las rutas del mar, que se dirigían hacia otros países más afortunados que el nuestro en la conservación del tipo, muy específico, de fuentes documentales que reflejan ese movimiento. Había ya importantes trabajos sobre comercio marítimo realizados a partir de ellas. Galicia, una región costera con núcleos urbanos de carácter portuario, tenía que haberse proyectado hacia el mar en mayor o menor grado, de una forma más activa o más pasiva. Convenía investigar sobre ese aspecto de su economía y levantar acta de lo

que hubiese. Y ésta es la justificación de mi elección y de esta búsqueda cuyos resultados expongo aquí.

En un último tanteo, intentando reexaminar las fuentes gallegas y su potencial para un estudio de este tipo, comprobé su pobreza, al menos en información directa. No insisto más sobre este problema, que es objeto de un estudio aparte. Al iniciar el trabajo, el mapa de las rutas mercantiles de Galicia era un mapa mudo, en el que ni siquiera se destacaban los puertos más importantes.

Abordar, a partir de prácticamente nada, y pretender sacar a la luz un capítulo ignorado de la historia gallega, el papel que desempeñó en el comercio marítimo medieval, era una empresa incitante, que tuvo sus ribetes aventureros y la preocupación constante de toda aventura: ¿en qué va a terminar? ¿vale la pena?

No era tarea fácil, por la propia oscuridad del sujeto: Galicia en la Edad Media era una protagonista muy modesta en el conjunto de las regiones marineras de la Corona de Castilla. El panache, *bien ganado ciertamente, con que se adornan las gestas de los hombres de mar vascos y de las Cuatro Villas castellanas mantenía a los gallegos a su sombra, en el área del Golfo de Vizcaya y el Canal, como unos anónimos «castellanos» más, y así pasaron a la historia. ¿Qué vamos a decir de su presencia en el Mediterráneo, donde tienen que competir por la atención de los historiadores con los genoveses, los venecianos, los catalanes, que están además respaldados por unas fuentes privilegiadas? ¿Quién se ocupa de ellos en la fachada atlántica, donde las candilejas están acaparadas por las navegaciones portuguesas y el trato de Indias? El tema, si a alguien interesaba, era básicamente a nosotros los gallegos, y la iniciativa tenía que partir de aquí, aunque implicase un peregrinaje por todos los puertos donde los marinos y mercaderes de Galicia dejaron huellas de su paso.*

Así, el tema tuvo que ser atacado en extensión más que en profundidad, dando al principio muchos palos de ciego antes de poder aislar sus contornos exteriores, los límites cronológicos y geográficos, las líneas maestras del tráfico.

Los límites cronológicos no han sido fáciles de establecer, y quedan imprecisos. La fecha de arranque debería remontarse a la de Padrón, el primer puerto que en la Galicia de la repoblación se integró, dejados atrás esos siglos de transición que llamamos Antigüedad tardía, en la dinámica de un comercio propiamente medieval. Pero Padrón, visto desde una óptica más estricta, es también un fenómeno precoz y extracomercial, y tal vez el comercio marítimo gallego nació oficialmente cuando alguien pensó en crear un segundo puerto, el del Burgo de Faro, para hacerle la competencia. El hecho de la peregrinación está aquí inextricablemente enredado con el comercio en estado puro, y sería caer en la historia-ficción negarnos a asumir esa realidad tal como es e intentar aislar los dos fenómenos para estudiarlos por separado.

Aún más difícil es terminar, y no hay más remedio que adentrarse en el siglo XVI. Si la Edad Media termina convencionalmente para la historia general de Occidente en 1453 y se prolonga en España hasta 1492, el comercio marítimo —y no sólo el gallego— sigue, a fines del siglo XVI, en la misma etapa que inició a finales del XIV. He tratado de buscar, para Galicia, unos hitos que delimitasen las distintas facetas de su actividad, en busca de una coyuntura oportuna para irlas abandonando y traspasándolas al terreno de la historiografía de la Edad Moderna. En el sector pesquero se abre innegablemente una nueva época con la salida de los mareantes a la pesca de altura: 1518 es la primera fecha que tengo para los viajes de los pontevedreses al bacalao de Terranova. En la evolución de la flota, el paso no se da con la desaparición de la carabela, el último de los navíos

tardomedievales adoptados por los patrones gallegos, y que sobrevive bien entrado el XVI, sino con la aparición de un nuevo tipo, el galeón, cuyo primer ejemplar gallego aparece en Barcelona en 1510.

También hay unos cambios importantes en rutas y mercados en las dos primeras décadas del siglo: hacia 1520-25 los marinos de Galicia se van retirando de los transportes mediterráneos, alejados de allí por las guerras y por la aparición de nuevos competidores; su comercio de pescado, en cambio se adentrará firmemente en el siglo XVI, donde ya no es mi misión seguirlo. En 1529 se abren para los dos puertos realengos de La Coruña y Bayona los mercados americanos: es otra puerta abierta a la Edad Moderna, aunque el hecho tiene pocas repercusiones reales, dado el poco protagonismo que tuvo siempre esta región en el tráfico de Indias. La aparición de este nuevo continente en el mapa del mundo mercantil es un factor al que me he vuelto decididamente de espaldas, por estar totalmente fuera de un estudio que pretendo trate del comercio medieval, aunque tantas de sus manifestaciones se prolonguen en la Edad Moderna.

La vigencia de los aspectos legales y de las prácticas comerciales es todavía más prolongada. A mediados del siglo XVI se siguen redactando en Galicia las cartas de fletamento con las mismas fórmulas notariales que en el último cuarto del siglo XIV, y continúan en vigor prácticas de cobertura de riesgos como el cambio y el préstamo. Por otra parte, las líneas básicas de su economía mercantil tampoco varían sustancialmente con respecto a los siglos medievales: la exportación de pescado, cueros, madera, vino, la importación de paños y sal siguen siendo sus rasgos más característicos. El corte cronológico es aquí forzosamente convencional, y justificado sólo por los límites dentro de los que se quiere mantener este trabajo: la fecha de 1500 es el tope teórico, pero muy flexible, para poder seguir algunos fenómenos o procesos de carácter medieval que lo rebasen en una o dos décadas.

Los límites temáticos no han planteado este tipo de problemas. No me he visto en la necesidad de excluir ningún aspecto de los que la materia fue ofreciendo. Afortunadamente, las fronteras de la actividad gallega quedaron claramente visibles desde una etapa bastante temprana de la investigación, y se mantienen dentro de unos límites abarcables, por lo que en ningún caso he tenido que abandonar una línea de búsqueda por esas razones. Hay, en lo que respecta al comercio con algunos países y territorios, gran escasez de información, incluso lagunas; pero eso es un problema de conocimiento en profundidad. Puedo afirmar que el perfil que aquí se presenta corresponde íntegramente, con mayor o menor detalle, a lo que fue realmente el radio de acción de los mercaderes y marinos gallegos de los siglos XIV a XVI, tanto desde el punto de vista geográfico como de artículos de intercambio y tipos de actividad.

* * *

Quiero agradecer ante todo al Profesor Portela Silva la confianza que puso en mí al aceptar la dirección y el seguimiento de una tesis que amenazaba resultar problemática, la atención y asesoramiento que prestó a la elaboración del trabajo, y su ayuda a la hora de allanar trámites y dificultades para mis viajes de investigación y facilitar mi formación en un campo tan específico como éste. También, a la Dirección y personal de los Archivos que he visitado, por su eficiencia y espíritu de servicio, y muy especialmente a los del Public Record Office de Londres, que con su entrega, amabilidad e interés han hecho

mucho más que cumplir con su deber; a la Profesora Wendy R. Childs, de la Universidad de Leeds, que me dio generosamente acceso a sus ficheros y me sirvió de piloto en los intrincados fondos documentales ingleses; al Profesor Derek Lomax, de la Universidad de Birmingham, por su amable acogida y orientación; a los Profesores Jacques Heers y Pierre Jeannin, con quienes he tenido fructíferos intercambios de impresiones; a todos los compañeros y colegas que me han prestado consejos y ayuda material, y en especial al Profesor Fernando Alonso Romero, que me transmitió incansablemente sus hallazgos sobre el mundo marinero gallego y sus valiosos graffiti *de embarcaciones, algunos en trabajos inéditos; al Profesor Gelabert, por la importante orientación y ayuda que me facilitó; a los Profesores García Oro y Rodríguez González, que con su proverbial generosidad me evitaron viajes y pesadas sesiones de archivo poniendo a mi disposición copias y transcripciones de material inédito; al Profesor José Manuel Díaz de Bustamante, que suplió mis nulas dotes para la fotografía, ayudándome a recoger un material gráfico que, al final, por restricciones de tiempo, no he podido completar e incluir aquí. Mi agradecimiento también al investigador noyés D. Manuel Fabeiro Gómez, que me abrió el* sancta sanctorum *de su colección de documentos medievales, y a D. Arturo Romaní, experto en pesca y salazón, sin cuyas lecciones casi prácticas sobre los antiguos procedimientos de estas actividades no hubiera podido explotar debidamente el material recogido sobre este tema.*

Debo expresar finalmente mi más cordial gratitud al Profesor Díaz y Díaz, Director del Departamento de Latín de la Facultad de Filología, a la Profesora Dulce Estefanía, con quien he trabajado todos estos años, y a todos mis compañeros de este Departamento, dentro del cual he realizado la presente tesis, por la ayuda desinteresada y el buen ambiente en que he podido desarrollar una línea de investigación que tan poco aportaba a la Filología clásica; y a todas las demás personas que, de una forma u otra, han contribuido a que este trabajo saliera adelante.

LAS FUENTES

Para el estudio del comercio marítimo de cualquier país o región hay que recurrir, como fuentes directas, a unos fondos documentales muy específicos que se pueden dividir en tres grandes grupos: dos de ellos emanan de la Administración pública, territorial o local, y son las series fiscales y las judiciales; el tercero, de origen privado, está constituido por la documentación comercial.

Los registros fiscales, generalmente vinculados al movimiento de un puerto y de su tráfico aduanero, presentan una rica variedad. Conciernen a diversos impuestos sobre el tráfico interior y exterior, a los derechos portuarios pagados por los buques y sus usuarios, a la percepción de rentas diversas que de alguna manera reflejan ese movimiento, y a multas percibidas por la policía del puerto. Estos registros, que en teoría constituyen una fuente ideal, resultan en la práctica muy parciales: aparte del margen de fraude, que a veces es muy amplio, y que de todas formas es un denominador común con el que todos los investigadores tienen que contar, estos controles son siempre selectivos: reflejan sólo las entradas o las salidas, solamente el movimiento de buques o simplemente un sector marginal del mismo como las «cosas vedadas»; una mercancía única, como la sal o el trigo, o las que son propiedad de súbditos de una determinada nación. Casi nunca es posible hacerse con un juego completo de registros del mismo puerto y período que nos dé una visión completa y con un mínimo de distorsiones de su movimiento mercantil.

La documentación de tribunales y cancillerías toma un sesgo diferente: surge casi siempre de situaciones conflictivas y anormales, bien por un estado de guerra, bien por delitos aislados. Son las concesiones por el soberano de licencias, salvoconductos, cartas de marca; las reclamaciones y protestas a nivel de reinos, señoríos y municipios; los expedientes de pleitos y sentencias de tribunales, etc. Los períodos más pobres en datos de este tipo son aquéllos en que la actividad mercantil se desarrolla sin excesivos tropiezos; por eso mismo su consulta puede dar la falsa impresión de un comercio bajo el signo de la violencia y de la ilegalidad, cuando lo que hacen es reflejar situaciones y estados excepcionales, aunque no sean infrecuentes.

Los documentos producidos por los propios hombres que se dedican a la navegación y al comercio llegan en su mayoría hasta nosotros a través de los fondos notariales. Hay una enorme masa de documentación directa y valiosa que se ha perdido, no sólo por haberse redactado privadamente, sino por la práctica vigente en la época de destruirla sistemáticamente: cartas de fletamento, conocimientos de embarque, albaranes de todo tipo, todo el papeleo que perdía su valor inmediato concluída la operación no se conserva más que en las raras ocasiones en que ha quedado registrado en un protoco-

lo notarial o ido a parar a un expediente judicial. La contabilidad de los mercaderes y los libros de a bordo son piezas de excepción en el patrimonio archivístico de un país. En los notarios podemos encontrar todavía cartas de fletamento, préstamos y cambios marítimos, pólizas de seguro, escrituras de compraventa de mercancías y sobre todo de navíos, reconocimientos de deuda y obligaciones de todas clases y, en afortunadas ocasiones, traslados de letras de cambio y otros documentos sueltos que no suelen conservarse de otra manera.

Para un estudio del comercio marítimo gallego nos encontramos en una situación de indigencia penosa en este tipo de fuentes, tanto específicas de Galicia como de la Corona de Castilla en la que está integrada en la Edad Media. Es bien conocida la desaparición de los registros de la Cancillería castellana, que, a juzgar por los pocos vestigios que quedan, hubieran sido una fuente de primera importancia. No han tenido mucha mejor fortuna las fuentes fiscales, especialmente las más directas. Las que pertenecían a los organismos centrales de la Hacienda real sufrieron, salvo excepciones, la misma suerte que los registros de Cancillería; las de los puertos —los registros contables de diezmos de la mar, alfolíes, anclajes, etc.—, generadas *in situ* y de las que al menos el original se quedaba en los archivos municipales, siguieron el camino de tantos fondos de este tipo: las ratas, la humedad y el fuego acabaron con ellas, cuando no se emplearon sus partes de pergamino para otros usos. Las únicas —pocas— esperanzas que quedan son las del rescate de alguna pieza aislada por particulares curiosos, o su traspapelamiento en un fondo extraño, donde esté todavía esperando por su descubrimiento. En cuanto a los fondos notariales son escasos y muy tardíos, aunque siguen apareciendo esporádicamente protocolos y minutarios con datos muy preciosos para el tema que nos ocupa.

Por esta razón el peso de las fuentes indirectas y extranjeras es grande en este estudio que intenta reconstruir las actividades de un mundo minoritario, en esta Galicia donde sólo se conservaban los documentos que tenían validez a largo plazo, que respaldaban, a lo largo de los siglos, derechos sobre rentas, tierras e inmuebles. Afortunadamente, para comerciar hacen falta dos. Y es gracias a esa proyección exterior como podemos recurrir a fondos documentales de otros países que han tenido la fortuna de conservarlos mejor. Sin ellos, todo intento de investigación hubiera sido trabajo perdido. La poca documentación gallega que versa sobre el comercio marítimo apenas pasaría, como le ha sucedido a la publicada hasta ahora, de figurar en colecciones y antologías como piezas «curiosas», fuera de contexto, y que apenas pueden dar una lectura inteligible sin esa clave del rompecabezas que nos es facilitada por el respaldo de las fuentes externas.

Tras manejar las fuentes directas emanadas de los países con los que Galicia tuvo trato comercial en la Edad Media —Inglaterra, Flandes, la Corona de Aragón, Génova y otros territorios de ambos mares— es cuando la documentación indirecta cobra todo su valor y empieza a su vez a rendir, en un benéfico efecto de *feedback* que esta presente investigación no ha hecho más que poner en marcha, y que está cobrando un ritmo muy esperanzador, dentro de nuestra penuria documental. Todo viene bien y puede dar juego; pero sobre todo la documentación referida al mundo urbano y lo que se conserva de algunas administraciones señoriales. El señorío de los arzobispos de Santiago sobre los principales puertos de las Rías Bajas y su fuerte mediatización del movimiento de La Coruña ha permitido reaprovechar bastante información, que hasta ahora no era más que una serie de noticias inconexas sobre rentas de puertos y villas y sobre sus

concejos y otras instituciones. La información exterior ha permitido además identificar a gran número de mercaderes y hombres de mar, que reencontramos bajo un nuevo aspecto en nuestras fuentes, en las que antes eran solamente unos nombres. No puedo insistir bastante en la importancia que para este estudio ha tenido la localización de individuos, persona a persona. Faltan datos sobre el estamento mercantil como grupo, y estos hombres han sido como las células coloreadas que, con sus idas y venidas, con sus actividades profesionales y privadas, han ido dejando un rastro que nos lleva de unas fuentes a otras y trazando un perfil del conjunto social al que pertenecen. Su seguimiento es un trabajo lento y paciente, pero rentable a largo plazo si queremos reconstruir lo más posible de este mundo mercantil gallego que parecía perdido sin esperanza. No se puede evitar a veces una reacción de envidia hacia los investigadores de otras áreas con fondos privilegiados, que se ahorran esta labor ingrata, medio policiaca medio arqueológica; pero aquí somos unos mendigos desde ese punto de vista, y los mendigos no pueden escoger.

Al ser mayoritariamente indirectas las fuentes de que disponemos en Galicia, no se han explotado aquí de una manera exhaustiva; su valor reside sobre todo en el apoyo que pueden prestar a unas investigaciones concentradas sobre un material más enjundioso. De los fondos arzobispales me he limitado a aquéllos que pueden proporcionar datos sobre la vida urbana y la fiscalidad señorial. Son un material bastante marginal, salvo el Registro de Bienes y Rentas de la Mitra de 1435, custodiado en el Archivo Diocesano, y cuyo contenido había sido ya publicado en gran parte por López Ferreiro en sus *Fueros municipales de Santiago y su Tierra*. El resto de la documentación, si bien ha dado y seguirá dando datos sueltos muy valiosos, está demasiado desarticulado para constituir un *corpus* digno de mención.

Una excepción la constituyen unos pocos vestigios de fondos notariales que se han conservado: para el período propiamente medieval, los del fondo de San Martín Pinario en el Archivo Diocesano de Santiago, y sobre todo los restos del minutario del notario pontevedrés Lourenço Eanes (1433-34), aparecidos entre la documentación del Museo de Pontevedra, nos hacen lamentar la desaparición del resto. También en Pontevedra, pero ya dentro del siglo XVI, los protocolos de Afonso García do Sisto y los restos de los de Johan Fernandes Agulla en el Archivo Histórico Provincial dan un material abundante y de primera calidad, aunque algo tardío. El resto de las escrituras públicas conservadas en tumbos y otras colecciones sólo proporcionan datos indirectos; no versan sobre asuntos marítimos ni mercantiles.

De la documentación municipal, sólo resultan de interés las secciones de Privilegios y Cédulas Reales del Archivo Histórico Municipal de La Coruña, y sobre todo los dos libros de actas que se conservan para los concejos de Pontevedra y de Santiago. El «Livro do Conçello de Pontevedra», felizmente contemporáneo en buena parte del minutario de Lourenço Eanes, ha permitido que estas dos fuentes se complementen para informar sobre muchos mercaderes y marinos de la villa y sobre el comercio y la hacienda local. El de Santiago, que cubre los años críticos de 1416-22, es menos interesante para el comercio propiamente dicho, aunque arroja luces sobre la dimensión política del estamento mercantil de la ciudad. En los otros archivos municipales, la búsqueda ha resultado lamentablemente infructuosa. En Vivero y Ribadeo, la documentación más temprana es de la segunda mitad del siglo XVI. En Noya y Muros falta, aparentemente, toda documentación medieval o de la temprana Edad Moderna. En cuanto a los demás, debo decir que, en los que no estaban en curso de reorganización

y por lo tanto inabordables, he tropezado con una falta total de colaboración y con toda clase de reservas a la hora de saber siquiera si contaban con documentos «antiguos», por no hablar del acceso a los mismos. Si algún documento de estos archivos aparece citado, es a través de eruditos que los vieron en su día, sin saber siquiera si todavía existen en la actualidad.

Finalmente se conservan, dispersas en distintos fondos, algunas piezas aisladas que pertenecieron a instituciones vinculadas al comercio: en Santiago, el Tumbo de la Cofradía de Cambiadores, recientemente adquirido por el Archivo Histórico Universitario; en Pontevedra, los tumbos de las cofradías de mareantes del Corpo Santo y de carpinteros y calafates de San Juan, en el Museo Arqueológico, que en general conserva una rica documentación sobre los mareantes de la villa, aunque los documentos medievales sean minoría dentro de ella.

Otras colecciones, como la de la Fundación Penzol, en Vigo, y la de D. Manuel Fabeiro, en Noya, si bien muy ricas en sí, son de un valor muy relativo para el estudio del comercio. Los documentos de Fabeiro son especialmente interesantes como apoyo para conocer las actividades urbanas de mercaderes y marinos de Noya y Muros, identificados como tales en otras fuentes. La restante documentación gallega utilizada —una monótona sucesión de compraventas, foros, arriendos, obligaciones y otros contratos relacionados sobre todo con propiedades, aparte de algunos testamentos generalmente extractados y despojados de lo más interesante— no pasa de tener un valor subsidiario, al menos de momento y mientras no sigan surgiendo de otras partes datos que la hagan más elocuente.

El resto de los fondos españoles de la antigua Corona de Castilla se encuentra en una situación similar. A escala local, los archivos municipales de los puertos que tuvieron relaciones con Galicia han sufrido los mismos asaltos, salvo raras excepciones. Los fondos del Ayuntamiento de Sevilla han dado material cuantitativamente escaso, pero interesantísimo para el comercio de pescado de los gallegos y el asentamiento de éstos en la ciudad. Para los puertos cantábricos, la poca documentación que trata directamente de las actividades marineras y mercantiles ha sido desde hace mucho tiempo explotada por numerosos investigadores, de cuyas publicaciones me he valido; intentar una búsqueda personal en las fuentes indirectas hubiera conducido a pérdidas de tiempo incalculables, en las que no merecía la pena incurrir.

De los archivos nacionales, solamente he recurrido al de Simancas. Conozco bastante a fondo la documentación gallega del Archivo Histórico Nacional, y no era rentable volver sobre ella. Es posible que la Chancillería de Valladolid conserve alguna documentación interesante, pero he desistido de consultarla: la peculiar ordenación de los fondos hace imposible una búsqueda selectiva sobre Galicia o el comercio sin remover una cantidad ingente de papel durante años, sin resultados garantizados; de todas formas, y conociendo el funcionamiento de la administración de justicia y los métodos por los que se resolvían los pleitos entre mercaderes, es posible que sólo una cantidad muy reducida de estos litigios se abriesen camino hasta la Chancillería sin haber sido solventados en una instancia inferior.

El examen del exhaustivo despojo hecho por Chaunu del movimiento de buques en el Archivo de Indias, y una visita posterior a éste, me persuadieron también a dejarlo de lado, al menos de momento; tiene un rico potencial de datos para la arqueología del buque, ese instrumento del comercio al que he dedicado un capítulo voluminoso en esta tesis. Hay sin duda bastante información indirecta; pero su exploración me hubiera

llevado demasiado lejos. Por sus fondos excesivamente indirectos y tardíos tampoco he utilizado el Archivo del Reino de Galicia.

El Archivo General de Simancas conserva alguna de esa documentación directa emanada de los órganos centrales que ha sobrevivido a la desaparición de los fondos de la Cancillería. Documentación de naturaleza judicial, en la sección del Registro General del Sello, que consiste en su mayoría en monótonas reclamaciones elevadas al Consejo real por robos y asaltos, usurpaciones de rentas y derechos, cartas de marca y represalia, etc. Los documentos del Registro adolecen de dos fallos: su versión de los hechos es unilateral, hecha por la víctima (invariablemente inocente), e incompleta, pues no se conoce, generalmente, el resultado del proceso o las medidas realmente llevadas a cabo en que desembocó. Pero a veces, al hilo de declaraciones e informes, dejan caer datos doblemente valiosos por constituir información viva e involuntaria sobre muchos aspectos que suelen quedar en la oscuridad. Las secciones contables y hacendísticas, especialmente las de Escribanía Mayor de Rentas y Diversos de Castilla, han proporcionado documentos tan importantes como los cuadernos de diezmos y alfolíes de Galicia-Asturias, aparte de unas series fiscales que fueron estudiadas en su día por M.A. Ladero Quesada, y que he utilizado a través de las publicaciones de este investigador.

En el Museo Naval de Madrid, las colecciones de Navarrete y Guillén son un auténtico cajón de sastre, llenas de material tan valioso como misceláneo, que se caracteriza por ser recogido de segunda mano a partir de originales muy dispersos y muchos de ellos desaparecidos, y de versar casi exclusivamente sobre temas de navegación y construcción naval.

Los Archivos de Protocolos ubicados en las capitales de provincia y en algunas villas son, en general, muy tardíos. Además, abordar un fondo notarial inexplorado es como adentrarse en una selva virgen; un riesgo incalculable, teniendo en cuenta que, en la práctica, los notarios que se ocupan del comercio marítimo son una minoría, y que hay primero que dar con ellos, suponiendo que sus protocolos se hayan conservado; y esto puede significar años de trabajo en un archivo medianamente rico. Por lo tanto los he dejado prudentemente a un lado, salvo algunas catas, y salvo los casos, que veremos más adelante, en que unos buenos inventarios y el paso previo de otros investigadores hayan dejado señalizadas unas pistas de búsqueda. Esto, sin perjuicio de volver sobre ellos al disponer de más orientación.

* * *

Si la documentación castellana es en general pobre, indirecta y dispersa, los grandes archivos de la antigua Corona de Aragón, con cuyos territorios realizaba Galicia lo más característico de sus intercambios comerciales, ofrecen magníficos fondos de todo tipo, pero especialmente fiscales y notariales, que reflejan específicamente el tráfico portuario. En Barcelona, el Archivo de la Corona de Aragón tiene, por ejemplo, los registros del *Ancoratge*, a partir de los cuales se obtiene el movimiento de buques entrantes en Barcelona. Empezado a percibir a finales de los años treinta del siglo XV, tiene unas lagunas precisamente en unos años críticos: las décadas de los 50, que nos hubiera permitido observar los efectos prácticos de las ordenanzas restrictivas del comercio y transporte de los castellanos, y de los 60-70, años de la guerra civil catalana,

conflicto irmandiño y guerras señoriales en Galicia. Son unas lagunas de graves consecuencias y que se subsanan mal con el resto de la documentación, pero a partir de los años 80 la serie continúa permitiendo ver el activo tráfico gallego. Otros registros portuarios interesantes, éstos sobre el movimiento de mercancías, son los de la sección de *Maestre Racional*, especialmente los *Drets d'Alemanys e Savoyenchs*, que reflejan la actividad transportista de los gallegos al servicio de éstos, y, en la sección de *Generalitat*, el *Dret d'Entrades e d'Eixides* que da información adicional sobre algunas exportaciones hacia Galicia.

En el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona la búsqueda ha sido provechosa, gracias a una labor de desbrozado previo realizada por algún investigador o equipo que lo estudió exhaustivamente, y que dejó señalados en el inventario los protocolos en los que se podían encontrar escrituras sobre comercio marítimo. Aun dentro de éstos, que son una masa considerable, hube de buscar los relacionados con Galicia, y la riqueza del fondo no ha permitido que el despojo fuera total, aunque sí significativo. Junto a éste, el Archivo Histórico de la Ciudad cuenta, aparte de los registros de correspondencia *(Lletres Closes)* del Consell, con una sección facticia de escrituras notariales, entre las que se hallan numerosas cartas de fletamento de buques gallegos.

En Valencia, el Archivo General del Reino ha ofrecido, por sí solo, las espléndidas series de *Coses Vedades* en las secciones de Bailía y Maestre Racional, que nos dan, desde los primeros años de su aparición, el movimiento de salida de los gallegos y de parte de sus mercancías, y de *Peatge de Mar*, más tardía y mutilada, pero cualitativamente mucho más importante, ya que es una fuente única para las entradas desde Galicia con minuciosos detalles de cargamento, sólo comparable a las cuentas aduaneras del Public Record Office de Londres.

El Archivo del Reino de Mallorca cuenta con unas series de *Ancoratges* demasiado tempranas para señalar la presencia de los gallegos, con algún material de Cancillería como *Guiatges*, licencias y salvoconductos, en los que aparecen en su actividad de transportistas, y con un ingente fondo notarial, en el que, gracias a referencias de otros autores, he podido aislar al notario Antoni Contesti, cuyos protocolos han dado escrituras interesantes para la primera mitad del siglo XV.

* * *

Pasando a los archivos extranjeros, y sin movernos del área mediterránea, se han consultado el Archivio di Stato y el Municipal de Génova, el de Datini en Prato y el Departamental de Marsella.

Algunos de los registros más interesantes del Archivio di Stato genovés han sido publicados: los aduaneros de la *Ambasciata Anglie* (1376-77), por Day, el *Drictus Catalanorum* por S.M. Zunino y N. Dassori, el *Officium Maris* por M.T. Ferrer i Mallol; he examinado directamente algunas secciones del fondo de San Giorgio, especialmente la de los *Carati*, que, con grandes lagunas, dieron también información. Pero lo más interesante del archivo es la sección de fondos notariales, de dimensiones incontrolables, y en el que una vez más ha sido posible la búsqueda gracias a las investigaciones previas de otros autores que han publicado o manejado buena parte de ellos: Renée Doehaerd, Léone Liagre y, sobre todo, Jacques Heers, consiguiendo aislar, por sus orientaciones, a un grupo de notarios del siglo XV a los que acuden preferentemente

los marinos y mercaderes vascos y gallegos que operan en la ciudad. El material recogido consiste sobre todo en escrituras de seguro, préstamos, liquidación de asuntos privados, sentencias arbitrales, declaraciones juradas sobre diversos asuntos. Hay muy pocas escrituras de fletamento porque en Génova, como en todas las plazas muy activas y cuyos hombres son prácticos en las escrituras comerciales, se recurre a los documentos de confección privada con más frecuencia de lo que sería de desear, y sólo se va al notario en situaciones conflictivas o que exijan medidas especiales de precaución, como lo son la mayoría de los asuntos documentados.

El Archivo Municipal de Génova conserva algunos libros de cuentas de los servicios de abastecimiento de la ciudad, para el que se recurre en ocasiones a transportistas gallegos que aparecen mencionados de pasada en ellos.

Los fondos del extraordinario archivo del mercader pratense Francesco di Marco Datini han dado unos resultados relativamente escasos. Pero para calibrar bien este hecho hay que tener en cuenta su limitado alcance cronológico, que abarca sólo los años de actividad de la Compañía, desde finales del XIV a la primera década del XV, y la gran variedad de tipos documentales, entre los cuales sólo una pequeña parte se refiere específicamente al comercio marítimo. Lo que se ha obtenido han sido sobre todo alusiones indirectas en cuentas y cartas, y algunas escrituras de seguro de mercancías cargadas en buques gallegos.

El material procedente de los Archives Départementales des Bouches-du-Rhône, en Marsella, ha sido localizado por referencias indirectas y estudiado a través de reproducciones microfilmadas, que me han permitido ampliar datos. Se trata en su mayor parte de escrituras notariales sobre los asuntos de costumbre en este tipo de fuentes: fletamentos, seguros, préstamos, etc.

Los archivos de la Francia atlántica no disponen de una riqueza documental muy extraordinaria en lo que respecta a las fuentes ideales para este tema. Esto ha permitido a los investigadores de esa área tenerlas estudiadas a fondo y publicadas desde muy temprano. Aunque he recorrido personalmente toda la costa de Bayonne a Brujas y recogido el material que había de una forma prácticamente exhaustiva, puedo decir que he encontrado poca cosa que fuese realmente inédita aunque, como en el caso de Marsella, el examen directo de los originales ha permitido ampliar la información y en muchos casos interpretarla mejor. Las fuentes más interesantes de esta zona han sido ya publicadas hace mucho tiempo, especialmente la documentación municipal de Bayonne y Bordeaux. Hay además importantes trabajos más recientes como los de Bernard para Bordeaux (que de paso publica un importante apéndice documental con los fondos notariales de la ciudad), Trocmé y Delafosse para La Rochelle, Touchard para Bretaña y Mollat para Normandía.

Las fuentes de Flandes, dispersas entre Brujas, Bruselas y Lille, tampoco son muy ricas en documentación directa sobre el tráfico marítimo, y plantean además problemas específicos. El grueso de la documentación española concierne a la universidad de mercaderes establecidos allí, gente en su mayoría del círculo de Burgos, en el que los gallegos no están introducidos. La desaparición de los fondos del Consulado de Vizcaya (1), en el que éstos habían acabado por integrarse, explica en parte esta falta de infor-

(1) Tras la retirada del Consulado de Castilla en Brujas en 1705, sus fondos documentales quedaron en el archivo municipal de la ciudad, y son los únicos que se conservan, bajo el nombre de «Consulat d'Espagne». Se ignora el paradero de la documentación de los Consulados de Vizca-

mación. Los documentos privados tampoco abundan. Al faltar en los Países Bajos unos notarios propiamente dichos, que no aparecen hasta fines del período estudiado, la función notarial y de legalización de documentos mercantiles es desempeñada por los echevinos, los magistrados municipales. Los gallegos de paso no recurren de buena gana a estos oficiales, a los que seguramente asocian más con su dimensión de «justicias» que de depositarios de fe pública; deben de tener, además, problemas con el idioma. Así, sus negocios particulares los ventilan entre ellos, ante testigos, oralmente o por un documento informal, para ratificarlos a su regreso ante un notario jurado del rey de Castilla (2). Esta es sin duda la razón de que en las *Schepenbrieven* y Registros de Sentencias Civiles de los ayuntamientos de Brujas, L'Ecluse y Amberes apenas aparezcan más que los mercaderes castellanos avecindados, que aceptan y usan este sistema, y unos pocos gallegos, casi siempre arrastrados hasta allí por cuestiones litigiosas (3). El otro grupo de fuentes que se conserva, los registros de multas y sanciones del Bailli de l'Eau, el oficial de policía del puerto, para Brujas, L'Ecluse y Arnemuiden, es bastante aleatorio, pues sólo aparecen por él los elementos más pendencieros, entre los que se llevan la palma los hanseáticos, portugueses y vizcaínos. Otra dificultad de toda la documentación, y no sólo de la que está en lengua flamenca, es que los nombres propios están muy deformados y que casi nunca se identifica debidamente la vecindad y procedencia de los sujetos.

He consultado directamente y a fondo los archivos Municipal de Brujas y Departamental de Lille (Archives du Nord); a la vista del tipo de documentación que podía encontrar, prescindí de seguir a Bruselas, sobre cuyos archivos había visto excelentes inventarios. He encontrado muy poca cosa que no hubiera sido publicada previamente en las grandes colecciones, interesantes pero sumamente desorganizadas, hechas por Louis Gilliodts-Van Severen al filo de este siglo, aunque pude recuperar íntegramente perlas documentales como el juego de documentos gallegos en pergamino —carta de fletamento, conocimiento de embarque y préstamo— hechos en Vivero en 1374, y que Gilliodts sólo transmitía extractados y en una versión francesa. En cuanto a las fuentes de Amberes, las que por su índole y fechas podían ser más aprovechables, como los *Certificatieboeken* y *Schepenbrieven*, estaban ya publicadas por René Doehaerd. También he recurrido a las grandes ediciones de fuentes para el tráfico en el delta del Escalda y la isla de Walcheren (puertos de Middelburg y Arnemuiden) compiladas por Smit y Unger.

Los fondos del Public Record Office de Londres compensan la pobreza de los

---

ya, Navarra y Aragón, aunque de este último se conservan unas Ordenanzas en el Archivo ducal de Medinaceli, publicadas por Paz y Meliá. El Consulado de Vizcaya desapareció hacia 1585-86, cuando la guerra con España, y es posible que sus papeles se hayan destruido en los disturbios (MARECHAL, J., *La Colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle*, «Revue du Nord», 35 (1953), pp. 6-7, 22, 35).

(2) En Febrero de 1446, Johan Varela había vendido su participación en una nao «estando enna vila de Bruges... por ante Johan Suares, mestre da naoo que chaman de Santa Maria e Afon Cotelo e Fernan de Mourelos e Pero de Soeuos e Martiño de Aua e Pero Dorro, veziños e moradores enna dita cidade da Cruña». La entrega se hizo en Brujas ante estos testigos, pero el pago quedó pendiente de hacer en Santiago, tras el retorno a La Coruña. A 6 de Abril, en Santiago y «por quanto vos o dito Johan Vinagre [el comprador] sejades mays seguro da dita vendida... por esta presente carta por ante o notario e testigos infrascriptos, aprouo e dou por firme e valedeyra a dita vendida...» (Publ. BRAG-CDH, I, pp. 142-143).

(3) Cf. SAB, *Registres des Sentences Civiles in-folio*, 1447-53, 1456-60 y 1465-69.

restantes archivos del área en fuentes directas, ofreciendo información no sólo para el comercio de Galicia con Inglaterra, sino con otros países continentales como Gascuña y Flandes. Son de especial interés las dos grandes secciones del Exchequer, con fuentes de carácter hacendístico, y Chancery, de carácter cancilleresco y judicial. A los fondos del Exchequer pertenecen las cuentas aduaneras de prácticamente todos los puertos de Inglaterra, algunas de las cuales se remontan al siglo XIII. Las grandes e inevitables lagunas que hay en ellas no bastan para disminuir lo impresionante de estas series, en las que ha habido que ejercer una selección. Me he centrado, con la amable orientación de la profesora Wendy Childs, en determinados puertos frecuentados por los castellanos, y he aprovechado solamente, dentro de los diversos tipos de registros que hay para cada puerto, los «particulars of account», los únicos aprovechables para el comercio gallego, que no puede utilizar las cifras y datos globales de todo el comercio de Castilla: son asientos particularizados para cada buque que entra y sale, con enumeración de cargadores, detalle de las partidas introducidas o sacadas por cada uno, impuestos pagados y valor de la mercancía cuando el impuesto es *ad valorem*. Son en ocasiones unas fuentes ingratas de manejar a la hora de estudiar a un grupo humano inserto en una comunidad política superior. Los registros son singularmente parcos en indicar procedencias y destinos de los buques, su puerto de amarre y el de vecindad de patrones y mercaderes, detalles que, por el contrario, se cuidan bastante en las fuentes mediterráneas del mismo tipo. Sabemos a veces cuándo un buque y sus mercaderes son «hispani» o «súbditos del rey de Castilla y León»; en otras ocasiones aparecen confundidos con el resto de los «alienigenae», siendo imposible distinguir entonces a un gallego de un portugués, salvo por otros datos que ayuden a la identificación. Esto se agrava, naturalmente, con la deformada grafía de los nombres, no siempre fáciles de identificar.

Las fuentes de la sección de Chancery son, *grosso modo*, de dos tipos: uno consiste en licencias y salvoconductos, agrupados sobre todo en los Treaty Rolls, pero que se encuentran también dispersos por las otras series; aparte de las numerosísimas concedidas a armadores de buques ingleses para hacer viajes a La Coruña llevando peregrinos, las hay también que amparan a buques gallegos, solicitadas por los patrones de éstos o por sus fletadores. El otro grupo trata fundamentalmente de quejas, reclamaciones e indemnizaciones por robos, despojos, abordajes y naufragios. Es importante la cantidad de información indirecta para el comercio con otros países que pueden proporcionar.

La cantidad de fuentes publicadas y regestos *(Calendars)* que se pueden consultar para la documentación inglesa es considerable y de gran calidad. Las magnas colecciones de los *Calendars of the Close Rolls* y *Patent Rolls;* la documentación sobre Gascuña, Normandía y Poitou publicada en los *Gascon Rolls* por Carte, Renouard, Fawtier y Bemont; la gran recopilación de los *Foedera* de Rymer y los *Calendars* dedicados a las relaciones con España y Venecia, especialmente, hacen innecesaria la consulta de los originales por lo amplio y cuidado de su compilación. Existen, además, ediciones de fuentes locales: los diversos *Port Books* y *Brokage Books* de Southampton, editados por Bunyard, Cobb, Coleman, Foster, Quinn y Studer, la documentación portuaria de Bristol editada por Carus-Wilson y Veale y la de Plymouth por Worth.

La sección de manuscritos de la British Library ha permitido la consulta de hermosos ejemplares cartográficos, uno de los cuales ilustra este trabajo.

La documentación portuguesa sobre comercio y vida marítima es sorprendentemente escasa y dispersa, sobre todo teniendo en cuenta que se conservan grandes fon-

dos de Cancillería. Por fortuna, lo poco que hay ha sido recogido casi exhaustivamente en dos excelentes colecciones documentales: *Descobrimentos Portugueses,* dirigida por João Martins da Silva Marques, y *Monumenta Henricina,* que, con el propósito de ilustrar la expansión de Portugal, recogen todo cuanto material relacionado con las actividades marítimas, incluso las de los más humildes pescadores, existe, no sólo en los registros cancillerescos de la Torre do Tombo de Lisboa, sino en los archivos municipales de los puertos del país (4). Puedo dar fe de lo concienzudo de esta recogida al comprobarlo en una visita a los archivos de las villas del Norte: salvo el caso de unos documentos del *Foral Grande* de Viana do Castelo —tardíos por cierto— toda había sido ya publicada. Quedan inéditos, de momento, algunos registros aduaneros de puertos de esa zona; pero son de fechas muy bajas para resultar aprovechables en este trabajo.

* * *

La lista de fuentes y bibliografía que se da a continuación ha sido recopilada con los siguientes criterios: bajo «Fuentes de Archivo» he incluido toda la documentación manuscrita examinada directamente por mí, tanto *in situ* como a través de microfilms. La otra lista incluye fuentes publicadas, catálogos, regestos, bibliografía especializada y general, material auxiliar de todo tipo y trabajos inéditos, manuscritos o mecanografiados. La razón de esta división está en la índole de gran parte del material bibliográfico y de publicación de fuentes, incómodo de encasillar en índices separados. Hay pocas obras de investigación que no tengan un apéndice documental utilizable e, inversamente, muchas publicaciones de documentos van acompañadas de comentarios importantes, el valor de cuyo contenido les hace ser tenidos en cuenta por sí mismos, cuando a veces la documentación que ilustran es poco aprovechable. Muchas ediciones de «fuentes» han sido utilizadas más bien como «bibliografía», y el caso inverso es aún más frecuente. Por lo tanto, el querer hacer una separación neta con este material conduciría a selecciones arbitrarias, o a la inclusión de la misma obra en dos índices distintos. Me ha parecido menos problemática esta división, aun a riesgo de dar la falsa impresión de que faltan fondos importantes en las enumeraciones de fuentes archivísticas.

(4) «On peut croire que les documents intéressant la navigation antérieure au XVIe siècles ont été publiés par le Directeur des Archives M. Martins Silva Marques dans son ouvrage sur ce sujet *Descobrimentos Portugueses*» («Actes du IVe Colloque International d'Histoire Maritime 1959», Paris 1962, p. 270; cf. la ponencia de V. RAU, *Ibid.*, p. 255 ss.).

FUENTES DE ARCHIVO

1) ESPAÑA

Archivo Catedralicio - Santiago (ACS)

—Tumbos A a H.
—Tumbo de Iria.
—Libro I de Tenencias.
—Libro I de Actas Capitulares (1465-1481).
—Leg. 381 - Inventario de alhajas y otros.
—Toda la sección de Pergaminos.

Archivo Histórico Diocesano - Santiago (AHDS)

a) *Fondo General*
43.—Libro Registro de Bienes y Rentas de la Mitra, 1435.
46-47.—Expediente del pleito Tavera-Fonseca (1526).
117.—Muros y su alfoz. Ordenanzas y capitulaciones sobre el gobierno de la villa, competencias jurisdiccionales, etc. (1402, 1511-1764).

b) *Fondo S. Martín Pinario. Serie S. Martín*
9/22, 10/13, 12/14, Carpetas de documentos particulares, S. XV-XVI.
32/50, «Tumbo XIII», copias del S. XVI de documentos anteriores.

Archivo Histórico Universitario - Santiago (AHUS)

a) *Sección de Protocolos*
3. Gomes de Barral (1510-13).

b) *Sección Administrativa de Bienes Nacionales*
Mitra - 133.
Belvís - 251, 252.
Santo Domingo de Bonaval - 336.
Sta. Clara de Santiago - 353, 354.
S. Martín Pinario - 465, 467.
Parroquia S. Andrés, Santiago - 1049.

c) Tumbo de la Cofradía de Cambiadores de Santiago (1430-1472).

Archivo Histórico Municipal - La Coruña (AM Coruña)

—Privilegios, Carpetas I a IV.
—Cédulas Reales - Carpetas I y II.

Archivo Histórico Municipal - Santiago (AM Santiago)

—Libros de Consistorio, 1502-14.
—Libro de Escrituras del Concejo, 1520-1562.
—Libro de Actas del Concejo 1416-22 («Livro do Conçello de Santiago»).

Archivo Catedralicio - Tuy (ACT)

—Legajos T 54, 67, 263, 264.
—Protocolos:
Nuno Gonçales
Pero da Lagea

Museo Arqueológico Provincial - Pontevedra (MP)

—Libro de actas del Concejo 1437-62 («Livro do Conçello de P.»).
a) *Colección Sampedro*
35/21. Tumbillo de la Cofradía de S. Juan.
II-5, Restos de minutario de Lourenço Eanes, 1433-34.
b) *Archivo de Mareantes*
36/b. Tumbo de Mareantes, Privilegios.
37/45-49. Documentos sobre fletamentos y cercos.
c) *Colección Casal*
XIX-1, Tumbillo de Santo Domingo.

Archivo Histórico Provincial - Pontevedra (AHPPO)

a) *Archivo Municipal*
II-B. Pleito Mareantes vs. Concejo, 21/8/1496.
IV-D. Protocolos y escrituras sueltas, 1470-1520.
b) *Protocolos notariales*
Afonso García do Sisto: Protocolos de 1514, 1515-18, 1519, 1521, 1522, 1524, 1525-26.

Archivo de la Fundación Penzol - Vigo (AFP)

Se han examinado, con escasos resultados, todos los fondos medievales.

Colección particular de D. Manuel Fabeiro - Noya

Pergaminos sueltos de los siglos XIV a XVI.

Archivo General de Simancas (AGS)

a) *Registro General del Sello (RGS)*
Se ha despojado esta sección hasta 1520.
b) *Estado*
Castilla - Leg. 1.
c) *Diversos de Castilla*
1/12. Ordenanzas sobre derechos aduaneros.
3/50. Fragmentos cuaderno Alfolies Galicia y Asturias 1451-56.
4/35. Memorial a Juan II sobre la Hacienda.
4/53. Cuaderno de Diezmos de la Mar de Galicia, 1452.
4/76. Pagos a oficiales de Contaduría que llevan diezmos de Galicia.

6/14. Cuaderno de Alfolíes de Galicia y Asturias, 1452.
6/29. Ordenamiento de Alfolíes, 1338.

Museo Naval, Madrid

—Colección Navarrete.
—Colección Guillén (Mss.)

Archivo Histórico Municipal - Sevilla (AM Sevilla)

—Sección XVI - Diversos.
—Papeles Mayordomazgo, S. XIV-XV.
—Libros de Actas Capitulares, S. XV.

Archivo Histórico de Protocolos - Sevilla (AHPS)

—Francisco de Segura (IV), año 1504.

Archivo Histórico de Protocolos - Barcelona (AHPB)

* Siglo XIV

Bellmunt, Thomas de
—Manuale secundum instrumentorum comunium 30/4/1363-10/7/1385.
—Manualis decimi contractuum comunium, 15/6/1403-23/11/1403.
Nadal, Bernat
—Primus manualis 12/7/1385-14/11/1387.
—Libro 1/10/1387-28/2/1388.
—Manual asuntos marítimos 26/8/1388-15/4/1389.
—Decimum manuale 11/7/1392-23/1/1393.
—Undecimum manuale 23/1/1393-4/7/1393.
—Duodecimum manuale 4/7/1393-2/9/1393.
—Manual asuntos marítimos 5/9/1393-19/11/1393.
—íd. íd., 20/11/1393-3/6/1394.
—íd. íd., 30/9/1396-14/3/1397.
—íd. íd. 14/12/1402-1/6/1403.
—íd. íd. 26/1/1406-26/6/1406.
—Escrituras sueltas 1395-1424.
—Secundus liber comandarum 1395-1406.
Just, Jaume
—Manual de merc. y comandas 27/9/1363-10/7/1385.

* *Siglo XV*

Bastat, Bernat
—Tercium manuale comune 1/9/1446-7/11/1447.
—Primus liber securitatum 2/9/1446-22/4/1452.
Gili, Narcís Guerau
—Primus liber securitatum 4/3/1476-12/4/1482.
—Secundus liber securitatum 16/4/1482/5/4/1486.
—Libro de seguros 6/3/1501-28/2/1505.
Maruny, Antoni
—Manual contratos marítimos 8/5/1454-30/10/1454.

Masons, Bertomeu (Major)
—Libro seguros marítimos 2/7/1428-23/12/1429.
Masons, Bertomeu (Minor)
—Quartum manuale contractuum comunium & aliorum 16/11/1461-15/10/1462.
—Quintum manuale c.c. & al. 4/11/1462-14/11/1463.
Mateu, Joan
—Manual contratos marítimos 13/4/1472-24/3/1473.
Mir, Andreu
—Decimi noni man. contr. comunium 3/11/1481-31/5/1496.
—Manual contratos marítimos 9/4/1481-18/6/1481.
Mir, Esteve
—Manuale primum contr comunium 21/11/1441-16/1/1444.
—Man. quartum (asuntos marítimos) 19/7/1446-26/8/1447.
—Man. 27.º c.c. marítimos 30/6/1462-1/7/1463.
—Sexti manualis securitatum 23/1/1460-11/8/1461.
—Octavi man. sec. 28/1/-29/7/1463.
—Manual seguros marítimos 29/7/1463-16/6/1464.
Mir, Luis Carlos
—Man. quartum c. comunium (marit.) 18/11/1494-14/11/1495.
Parera, Antoni
—Man. seguros marítimos 22/7/1458-4/4/1459.
Pi, Bernat
—Sextum man. comune 24/7/1413-7/2/1414.
Triter, Pere
—Lib. securit. marit. n.º 3, 15/2/1490-7/2/1493.
—Quintus liber securitatum 3/7/1495-21/5/1496.
—Lib. sec. marit. n.º 6.º, 21/5/1496-9/2/1497.
—Lib. sec. marit. n.º 8.º, 31/8/1497-24/3/1498.
—Lib. sec. marit. (11.º), 19/8/1499-10/6/1500.
—Lib. sec. marit. n.º 13.º, 16/4/1501-14/5/1502.
—Lib. sec. marit. n.º 13.º (14.º), 14/5/1502-7/8/1503.
—Lib. sec. marit. n.º 15.º, 15/12/1502-7/8/1503.
—Lib. sec. marit. n.º 16.º, 7/11/1504-18/2/1506.
Vilanova, Antoni
—18.º manuale 2/3/1447-28/8/1447.
—Primi libri securitatum 12/10/1436-30/12/1446.
—Tercii libri securitatum 26/4/1453-1/3/1457.
—Quartus lib. securitatum 4/3/1453-21/5/1460.
—Quintum lib. secur. 21/5/1460-30/6/1463.
—Sextum lib. sec. 30/6/1463-27/11/1469.
—Manualis comendarum 22/6/1439-4/11/1469.
—Pliego escr. sueltas y fragmentos de manuales 1441-1468.

Archivo de la Corona de Aragón (ACA)

a) *Real Patrimonio* - Libros del registro del *Ancoratge:*
1.—Puerto de Mallorca, 1351-55.
2 a 83.—Puerto de Barcelona 1439-47 y 1480-1509.

b) *Maestre Racional*
41.—Drets d'Alemanys i Savoyenchs, 1400-1448.
80.—Coses Vedades, 1396, 1437, 1468-71.
48.—Aduanas Sardas: Libros 2126, 2144.
49.—Gabela de la sal, Caller, Libros 2182 a 2186, 2205-2212.
c) *Generalitat*
G-186 a 188, 192, 195. Dret d'entrades e d'eixides.
d) *Cancillería*
Libri marcharum.

Archivo Histórico de la ciudad de Barcelona (AHCB)

a) *Fondo Municipal*
VI. *Lletres Closes*, libros 1 a 9, 22, 23 y 30.
b) *Fondo Notarial*, serie IX
10 y 11 *Nòlits* (cartas de fletamento, 1392-1500).
12 Seguros Marítimos, S. XV.
13 Documentos mercantiles, 1400-1499.

Archivo del Reino de Valencia (ARV)

a) *Bailía*
—Libros 243 a 272 (Coses Vedades).
—Libros apéndice 68 (Peatge de Mar).
b) *Maestre Racional*
—Libros 1-41, 9946, 9947 (Coses Vedades).
—Libros 11.059, 11.060 (Peatge de Mar).
c) *Generalidad*
—Libro 4934 (Peatge de Mar).
d) *Varia*
—Libro 294 (Peatge de Mar).
e) *Fondo notarial* - Se han hecho algunas calas, sin resultado.

Archivo Histórico del Reino de Mallorca - Palma (AHM)

a) *Curia Gobernación*
—Libro 66 (*Lletres Comunes*, 1393).
—Libros G-1 a G-9 (*Guiatges*, 1331-1460).
b) *Real Patrimonio* - Libros registro del Ancoratge, 1097 a 1102.
c) *Códices*. N.º 108, Manual mallorquín de mercadería, S. XV.
d) *Fondo notarial*
—Antoni Contestí, Protocolos 2416 a 2480 (1421-33).

2) ITALIA

Archivio Datini - Prato (ADP)

Se ha examinado toda la correspondencia desde las plazas de Valencia, Mallorca, Sevilla, Barcelona, Génova, Savona, Pisa, Tortosa, Port-de-Bouc, Aigues-Mortes, Londres y Brujas.

Y además:
1158-1160 - Assicurazioni marittime.
1171 - Valute mercanzie - Carichi navi.
1148-1152 - Lettere di vettura.

Archivi Storici Comunali - Genova (ASC Genova)

—Padri del Comune - Cartularios 3 a 9 (1436-1472).

Archivio di Stato - Genova (ASG)

a) *Archivio Segreto*
58.—Regesti Politicorum, núms. 1648, 1649.
b) *San Giorgio*
Sala 33.—Primi Cancellieri, Leg. 87, 90.
Sala 37:
—Cabella grano, Libros 797, 800-813.
—Officium salis, Libros 2580, 2581.
—Cabella securitatis, Libros 1864, 1865.
—Cabella pesce, Libros 1922-1923.
Sala 38.—Caratorum Vetterum.
—1551. Drictus Catalanorum.
—1552-1555. Carati (registros aduana).
c) *Fondo notarial*
Bagnara, Branca
1. (1426-30).
2. (1430-33).
3. (1434-35).
4. (1436-37).
5. (1438-39).
11. (1451-53).
13. (1457-60).
Duracino, Tommaso
2. (1455-56).
3. (1457-58).
4. (1459).
5. (1460).
6. (1461-62).
7. (1463).
8. (1465).
9. (1466).
Foglietta, Oberto, Jr.
3. (1453-54).
4. (1455-56).
5. (1457-58).
6. (1460).
10. (1465).
Risso, Bartolomeo
5. (1457-58).

De Pastine, Damiano
1. (1452-53).
De Percipiano, Antonio
1. (varios años).

3) BELGICA

Stadsarchief - Brugge (SAB)

—*Politieke Oorkonden, 1.e reeks.*
—*Archives Espagnoles,* Dossiers XII/393 (1428-1549).
—*Reg. Sentences Civiles,* In-fol. 1447-53, 1456-60, 1465-69.
—*Reg. Sentences Civiles* in-4.º, 1517-18.
—*Archives du Consulat de Castille.* Registre aux «Ayuntamientos», 1502-1522.

4) FRANCIA

Archives Départementales de la Seine-Maritime - Rouen (AD Seine-Maritime)

Serie G - 498-533. Cuentas de aduanas del puerto de Dieppe.
A.A. 1-5. Archives Communales d'Harfleur (en depósito).

Archives Communales - Rouen

—Tiroir n.º 92.

Archives Départementales du Nord - Lille (AD Nord)

Serie B. Chambre des Comptes de Lille:
B 6004 - Cuentas del Bailli de l'Eau, Arnemuiden, 1375.
B 6005 a 6165. Id. id. L'Ecluse, 1387-1474.
B 3537 - Cuentas diversas.
B 1681-1694 - Cuentas diversas.
Registres de l'Audience, Regesto Ms. confeccionado por E. LANCIEN.

Lettres Missives, vol. 5/24.405.

Archives Départementales de la Loire-Atlantique - Nantes (ADLA)

Série B. Chancellerie de Bretagne:
Registres 1-13.
B 2964. Comptes des receveurs des Finances, Guérande, 1383-86.
B 2971. Pancarte des ports de Bretagne.
B 1854. ff. 80-81 v. (anclajes Le Collet, 1473-74).
B 2448, 2449 (Cuentas de Rieux y Vannes).
Série E.
E 201, 202. *Amirauté de Bretagne.*

Archives Départementales du Morbihan - Vannes (AD Morbihan)

J-39 - Dossier 2 (Reg. aduana y Vannes 1404-5).
- Dossier 4 (Cuenta Geffroy Estrillart, Vannes, 1474-77).

Bibliothèque Municipale - La Rochelle

Ms. 199. Protocolo Notario Boutin (1423-24).
Ms. 201. Prot. Notario Sorin (1489-90).

Archives Départementales des Bouches-du-Rhône - Marseille (ADBR)

III B. Cour du Palais de Marseille, Reg. n.º 13.
E. Notaires:
—Fonds Laget-Maria (351 E). Prot. n.º 236, 241, 242, 249, 251, 372, 396, 438-453.
—Fonds Chanot (391 E), Prot. 46-49, 66.

5) INGLATERRA

Public Record Office - London (PRO)

a) *Chancery*
C1 - Early Chancery Proceedings.
C47 - Chancery Miscellanea.
C76 - Treaty (French) Rolls.
C81
C61 - Gascon Rolls.
C145 - Inquisitions Miscellaneous.
b) *Exchequer*
E101 - Accounts Various.
—Constable of Bordeaux (E101-158/10, 160/3, 163/2).
E122. Customs Accounts:
Se han consultado los asientos particularizados correspondientes a los puertos de Bristol, Dartmouth, Dover, Exeter, Fowey, Hastings, London, Lymington, Poole, Penryn, Plymouth, Sandwich, Southampton y Winchelsea.
E28 - Council & Privy Seal Records.
c) *Special Collections*
SC8 - Ancient Petitions.
SC6 - Minister's Accounts.

British Museum / British Library - London

—Add. Ms. 11.547 (Portulano de Grazioso Benincasa).
—Add. Ms. 25.691 (Portulano Anónimo Mallorquín).

6) PORTUGAL

Aparte de los fondos de la Torre do Tombo, estudiados en fuentes publicadas, he dado una vuelta por los archivos de las Câmaras Municipais de algunas villas del Norte. El único que ha dado novedades respecto a las fuentes publicadas es

Arquivo da Câmara Municipal de Viana do Castelo (ACM Viana)

—*Foral Grande.*
—*Pergaminhos.*

FUENTES IMPRESAS, BIBLIOGRAFIA Y MATERIAL AUXILIAR

ACADEMIA DE LA HISTORIA. Madrid. *Indice de la colección de D. Luis de Salazar y Castro*, Madrid, 1949... (42 v.).

ALFONSO X. Rey de Castilla. *Las Siete Partidas del Sabio Rey don Alonso el Nono, nuevamente Glosadas por el Licenciado Gregorio López*... Salamanca, 1555 (ed. facs. Madrid 1974) (3 v.).

ALMAZAN, Vicente. *Gallaecia Scandinavica. Introducción ò estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media.* Vigo, 1986.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de. *Arquitectura Românica de Entre-Douro-e-Minho.* Tesis Doctoral mecanografiada, Porto, 1978.

ALONSO ROMERO, Fernando. *La embarcación de Santa María do Azougue (Betanzos).* «Anuario Brigantino» (1984), pp. 11-15.

—*Grafito de un bote de remos en la iglesia de Santiago (La Coruña): Paralelismos portugueses y mediterráneos.* «Encontros de Escritores Luso-Galaicos», Melgaço, Enero 1985 (en prensa).

—*A gravura dunha embarcación tipo «cog» na colexiata de Santa María do Campo (A Coruña).* «Brigantium», 3 (1982), pp. 149-254.

—*Las naves de Gelmírez.* «Brigantium», 1 (1980), pp. 173-183.

ALVAR, Manuel. *Terminología marinera del Mediterráneo*, Madrid, 1977.

ALVAREZ BLAZQUEZ, José M.ª. Cuadros de Vigo en la Edad Media, «Vigo en su historia», Vigo, 1980, pp. 63-124.

ARAGO, Antonio M. *Fletes de géneros prohibidos desde el puerto de Barcelona a la Liguria (1385-1409)*, «Atti I Congreso Storico Liguria-Catalogna», Bordighera, 1974, pp. 211-219.

ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX. *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409 - 1414 à 1420.* Rec. C. Gounouilhou, Bordeaux, 1873-1883 (2 v.).

ARCHIVO GENERAL DE PROTOCOLOS DE BARCELONA. *Sección Histórica. Indice Cronológico-Alfabético. V. I. Siglos XIII, XIV, XV y XVI.* Barcelona, 1950.

ARCHIVO HISTORICO Y UNIVERSITARIO DE SANTIAGO. *Inventario general del fondo de Protocolos Notariales de Santiago.* Santiago, 1976.

ARTAZA Y MALVAREZ, Ramón de, *Recuerdos de la muy noble... villa de Muros.* Santiago, 1908.

AVILA Y LA CUEVA, Francisco. *Historia de Tuy y su Obispado*, Tuy, 1852 (Manuscrito conservado en el AC de Tuy, v. 1 y 2).

AZAOLA, J.J. de, *Notes sur les relations Luso-Nantaises au XVIe siècle*, en «La

Bretagne, le Portugal, le Brésil. Échanges et Rapports. Actes du Cinquantenaire de la création en Bretagne de l'Enseignement du Portugais», Rennes, 1972, v. II, pp. 23-33.

AZEVEDO, Ruy de. *A carta ou memoria do cruzado inglês R. para Osberto de Bawsdey sobre a conquista de Lisboa en 1147*, «Revista Portuguesa de Historia» VII (1957), pp. 343-370.

AZNAR VALLEJO, Eduardo, *Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del S. XV y comienzos del XVI*. «Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Comercio y Hacienda», Sevilla, 1982, pp. 269-281.

BALARD, Michel, *Assurances et commerce maritime à Gênes, dans la seconde moitié du XIVe siècle*, «Annales de Bretagne», LXXXV (1978), pp. 273-282.

BALBI, Giovanna, *Le relazioni tra Genova e la Corona d'Aragona dal 1464 al 1478*, «Atti I Congresso Storico Liguria-Catalogna», Bordighera, 1974, pp. 465-512.

BALDUCCI PEGOLOTTI, Francesco, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge, Mass, 1936.

BALIL, Alberto, *Galicia y el comercio atlántico en época romana*, «Actas do I Congresso de Arqueología», Coimbra, 1970, pp. 341-346.

—*¿Restos de un puerto romano en La Coruña?*, «Brigantium», I (1980), pp. 167-171.

BALLETTO, Laura, *Battista de Luco, mercante genovese del Secolo XV e il suo cartolario*, Genova, 1979.

BARATIER, E., *Les relations commerciales entre la Provence et la Ligurie au Bas Moyen Age*, «Atti del I. Congresso Storico Liguria-Provenza. Ventimiglia-Bordighera 1964», Bordighera, etc., 1966, pp. 147-168.

—v. también HISTOIRE DU COMMERCE DE MARSEILLE.

BAREL, Yves, *La Ciudad medieval. Sistema social-Sistema urbano*, Madrid, 1981.

BASAS FERNANDEZ, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.

—*El seguro marítimo de Burgos (Siglo XVI)*, Bilbao, 1963.

BATLLE I PRATS, Luis, *Trigo sardo y siciliano en el abastecimiento de Gerona en 1424*, «Actas del VI Congreso de H.ª de la Corona de Aragón», pp. 273-274.

BAUTIER, Robert-Henri, *Le sel de Sardaigne et l'activité portuaire de Cagliari*, en «Le Rôle du sel dans l'histoire», Paris 1960, pp. 203-225.

BEAUREPAIRE, Ch. de Robillard de, *Inventaire sommaire des Archives de la Ville de Rouen antérieures à 1790... Délibérations*. Rouen, 1880.

BECEIRO PITA, Isabel. *La rebelión irmandiña*. Madrid, 1977.

BENAVIDES, A. *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860 (2 v.).

BENITO RUANO, Eloy, *«Avisos» y negocios mediterráneos del mercader Pero de Monsalve*, «B.R.A.H.», CLXIX (1972), pp. 139-169.

—*Catálogo de pergaminos del Archivo Municipal de Aviles*, «Boletín I.D.E.A.», 86 (Sept. - Dic. 1975), pp. 619-650.

—*Gómez Arias, mercader de Aviles*, «Asturiensia Medievalia», 2 (1975), p. 279-314.

BENSA, Enrico, *Francesco di Marco da Prato. Notizie e documenti sulla mercatura italiana del S. XIV*, Milano, 1928.

BERNARD, Jacques, *Les expédients du commerce anglo-gascon aprés la conquête française: ventes relles et fictives de navires*, «Annales du Midi», 78 (1966), pp. 263-270.

—*Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968 (3 v., el 3.º con paginación independiente).

—*Les transports maritimes dans l'Atlantique et les mers étroites, et leurs prolongements fluviaux, au Moyen Age*, «Annales de Bretagne», LXXXV (1978), pp. 159-179.

BERRANGER, Henri de, *Guide des Archives de la Loire-Atlantique*, Nantes, 1962.

BLANCARD, L., *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge*, Marseille, 1884 (2 v.).

BLANCHARD, R., *Cartulaire des Sires de Rays, 1160-1449* (Arch. Hist. Poitou t. XXVIII et XXX), Poitiers, 1898-1899 (2 t. en 1 v.).

—*Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne*, Nantes, 1889-1895 (5 v.).

BOUDIER, André, *La guerre de course au XVe siècle. Marins et Corsaires dieppois au temps de Charles Desmarests*, Rouen, 1926.

BOUGARD, R., *Le petit flambeau de la mer, ou véritable guide des pilotes côtiers..., 2e éd. Par le sieur Bougard, Lieutenant sur les Vaisseaux du Roy, rev., corr., & augm.*, Hâvre de Grace, Guillaume Gruchet, 1691.

BOUTIN, Émile, y GUITTENY, Marc, *Le sel breton*, s.l., Éd. du Vieux Chouan, 1983.

BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México-Buenos Aires, 1953 (2 v.).

BRÉARD, Ch. *Les Archives de la ville de Honfleur*, Paris, 1885.

BRESC, Henri, *Course et piraterie en Sicile (1250-1450)*, «Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea, Palma, 1973», en «AEM», 10 (1980), pp. 751-757.

BRETAGNE, LE PORTUGAL, LE BRÉSIL, La. *Échanges et Rapports*, «Actes du Cinquantanaire de la création en Bretagne de l'Enseignement du Portugais» Rennes, etc., 1972 (2 v.).

BRONNEN *tot de geschiednis van Middelburg*... v. UNGER, W.S.

BRUCHET, M., *Archives Départementales du Nord. Répertoire numérique. Série B (Chambre de Comptes de Lille)*, Lille, 1921 (2 v.).

BUNYARD, B.D.M., *The Brokage Book of Southampton, t. I (1439-40)*, Southampton, 1941.

CAAMAÑO MARTINEZ, Jesús M.ª, *Contribución al estudio del Gótico en Galicia (Diócesis de Santiago)*, Valladolid, 1962.

CABANES PECOURT, M.ª Desamparados, ed. *Coses Vedades, 1381*, Valencia, 1971.

CALAMARI, Giovanni, *Materie prime nel traffico tra Genova e Catalogna nel quattrocento*, «Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna», Bordighera, 1974, pp. 529-549.

CALENDAR OF THE CLOSE ROLLS, 1272-1500, London, 1892-1956 (47 v.).

CALENDAR OF LETTERS, *Despatches and State Papers, relating to the Negociations between England and Spain, Preserved in the Archives at Simancas and elsewhere. Vol. I. Henry IV. 1485-1509*, London, 1862.

CALENDAR OF MISCELLANEOUS INQUISITIONS. *Henry III-Henry V*, London, 1916-1968 (7 v.).

CALENDAR OF THE PATENT ROLLS 1232-1509, London, 1891-1916 (52 v.).

CALENDAR OF STATE PAPERS... *relative to English Affairs existing in... Venice, and... Northern Italy*, ed. R. Brown, V. 1, London, 1864.

CALLURA, Rosa, *et al.*, ed. *Genova e Spagna nel XIV sec. Il «Drictus Catalanorum» (1386-1392-93)*, Genova, 1970.

CANARIEN, Le. *Livre de la conquête et conversion des Canaries (1402-1422) par Jean de Bethencourt... Publié... par Gabriel Gravier*, Rouen, 1874.

CAPMANY I MONTPALAU, Antonio, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona...*, Barcelona, 1779-92 (4 v.) y reed. Barcelona, 1961.

CARANDE, Ramón, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1977 (2 v.).

—*Sevilla, fortaleza y mercado*, «AHDE», II (1925), pp. 233-401.

CARLÉ, M.ª del Carmen, *La ciudad y su contorno en León y Castilla (S. X-XIII)*, «AEM», 8 (1972-73), pp. 69-103.

—*Mercaderes en Castilla, 1252-1512*, «CHE» XXI-XXII (1954), pp. 146-328.

CARRÈRE, Claude, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés. 1380-1462*, Paris, 1967 (2 v.).

—*Barcelona, 1380-1462: un centre econòmic en època de crisi*. Barcelona, 1977 (2 v.). Ed. catalana del anterior.

—*Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe siècle*. «Estudios de Historia moderna» III (1953), pp. 65-156.

CARTE, T. (ed.), *Catalogue des rolles gascons, normans et françois conservés dans les archives de la Tour de Londres*, London, 1743 (2 v.).

CARTOGRAFIA HISTORICA DEL CINCUENTENARIO. *Atlas Catalán 1375 - Carta de Juan de la Cosa, 1500*. Madrid, 1974.

CARUS-WILSON, E. Mary, *Études faites depuis 1945 sur les «customs accounts» anglais du moyen age*, en «Sources de l'histoire maritime en Europe du moyen âge au XVIIIe siècle, Actes du Colloque Internacional d'Histoire Maritime, Paris 1959», Paris, 1962, pp. 331-341.

—*The Expansion of Exeter*. Harte Memorial Lecture in Local History, 1961. Exeter, 1963.

—*The Overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, Bristol, 1937.

CASADO SOTO, José L. *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*, «Altamira» (1975), pp. 7-33.

CASSARD, J.-C., *Les marins bretons à Bordeaux au debut du XIVe siècle*, «Annales de Bretagne» LXXXVI (1979), pp. 380-397.

CASTAÑON, Luciano, *Notas sobre la pesca de la ballena en relación con Asturias*, «Boletín del Instituto de Estudios Asturianos», 51, pp. 39-62.

CASTILLO LOPEZ, Angel del, *Payo Gómez Chariño y la marina gallega*, «BRAG» XXVIII, n.º 321-326 (1957), pp. 37-78.

CASTRO, Américo, *Unos aranceles de aduanas del siglo XIII*, «Revista de Filología Española», 8 (1921), pp. 1-29, 325-356; 9, pp. 266-276 y 10, pp. 113-136.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M., *Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco*, Separata del «Boletín de la R. S. Vascongada de Amigos del País», pp. 3-16.

—*Puertos marítimos vascongados*, San Sebastián, 1951.

COBB, H. J., *The Local Port Book of Southampton. 1439-1440*, Southampton, 1961.

CODEX CALIXTINUS, v. LIBER SANCTI JACOBI.

COLECCION de cédulas... v. GONZALEZ, Tomás (ed.).

COLECCION de privilegios... v. GONZALEZ, Tomás (ed.).

COLECCION DIPLOMATICA DE «GALICIA HISTORICA», Santiago, 1901.

COLECCION DE DOCUMENTOS HISTORICOS. «Boletín de la Real Academia Gallega», La Coruña, 1915-1950 (3 v.).

COLEMAN, Olive (ed.), *The Brokage Book of Southampton 1443-4*, Southampton, 1960-61 (2 v.).

COLOMER, Mossèn, *Cartografía Peninsular. Segles XI-XIX*, Granollers, 1969.

COLL I JULIÁ, Núria, *Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la baja Edad Media*, «Homenaje a J. Vicens Vives» I, Barcelona, 1965, pp. 377-393.

—*Aspectos negativos del tráfico marítimo en el s. XV. Actos de piratería y consecuencias para el comercio internacional. Corsarios en las costas de la Corona de Aragón*, «V Congreso de H.ª de la Corona de Aragón», pp. 113-139.

COLLANTES DE TERAN, Antonio, *Archivo Municipal de Sevilla. Catálogo de la Sección 16.ª de Diversos. Tomo I (1280-1515)*, Sevilla, 1977.

—*Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla, 1977.

COLLANTES DE TERAN DELORME, Francisco, *Inventario de los papeles del Mayordomazgo del s. XIV (Archivo Municipal de Sevilla)*, Sevilla, 1968.

—*Inventario de los papeles del Mayordomazgo del s. XV (Archivo Municipal de Sevilla)*, Sevilla, 1972.

COLLIER, R., v. HISTOIRE DU COMMERCE DE MARSEILLE.

COORNAERT, Emile, *Les Français et le Commerce international à Anvers. Fin du XVᵉ siècle*, Paris, 1961 (2 v.).

CORDERO CARRETE, F. R., *Embarque de peregrinos ingleses a Compostela en los siglos XIV y XV*, «CEG», XVII (1962), pp. 348-357.

CORONAS GONZALEZ, Santos M., *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, 1979.

CORTES *de los antiguos Reinos de León y Castilla, publicadas por la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1883-1903 (5 v.).

COSES VEDADES 1381, v. CABANES PECOURT, M.ª D. (ed.).

COSES VEDADES 1393, v. FERRER NAVARRO, R. (ed.).

COSES VEDADES 1404, v. HINOJOSA MONTALVO, J. (ed.).

COSTA, M.ª Mercè, *La pau del 1428 i els mercaders genovesos de la Corona d'Aragò*, «Actas I Congr. Int. de H.ª Mediterránea», pp. 555-576.

COSTAS DE ESPAÑA Y AVERIAS EN SUS PUERTOS, Madrid, 1955.

COUFFON, René, *Notes sur les cultes de Saint Jacques et de Saint Eutrope en Bretagne. Contribution à l'étude des chemins de Compostelle au Moyen-Age*, «Mémoires S.H.A.B.», XLVIII (1968), pp. 31-75.

CRONICA DEL HALCONERO DE JUAN II, Ed. y estudio por Juan de Mata Carriazo, Madrid, 1946.

CRONICAS DE LOS REYES DE CASTILLA, ed. B.A.E., Madrid, 1875-78 (3 v.).

CRUMLIN-PEDERSEN, Ole, *Danish cog-finds*, «Medieval Ships and Harbours...», pp. 17-34.

CRUZ, António, *O Porto nas navegações e na expansão*, Porto, 1972.

CHAMOSO LAMAS, Manuel, *Escultura funeraria en Galicia*, Orense, 1979.

—*La Iglesia y el Cementerio de Santa María de Noya*, «CEG» IV (1949), pp. 251-270.

CHAUNU, Pierre, *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona, 1982.

—*Séville et l'Atlantique (1504-1560)*, Paris, 1959 (8 v.).

—*La tonelada espagnole au XVIe et XVIIe siècles*, «Colloques d'Histoire Maritime 1956», Paris, 1957, pp. 71-84.

CHIAUDANNO, M., *Il cartolare di Giovanni Scriba. Documenti e studi per la storia del commercio e del diritto commerciale italiano)*, Torino, 1935.

CHILDS, Wendy R., *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*, Manchester, 1978.

DAMONTE, Mario, *Da Firenze a Santiago di Compostella: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, «Studi Medievali» XIII (1972).

DANIEL, Tanguy, *Le cabotage sur les côtes méridionales de la Bretagne à la fin du XVe siècle*, «Bulletin Philologique et Historique», I (1966), pp. 157-183.

DAY, John, *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris, 1963 (2 v.).

DELISLE, Léopold (ed.), *Actes normands de la Chambre des Comptes* [de Paris] *sous Philippe de Valois (1328-1350)*, Rouen, 1871.

DEL TREPPO, Mario, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, 1972.

—*Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, ed. catalana, Barcelona, 1976.

DENOIX, Commandant, *Le bâtiment de commerce et la navigation après les grandes découvertes*, «Le navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècles, Colloque d'Histoire Maritime 1956», Paris, 1957, pp. 17-30.

DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, v. MARQUES, João Martins da Silva (ed.).

DIAZ ALVAREZ, Pedro, *Anforas romanas en el eje galaico-lusitano*, Vigo, 1984.

DICCIONARIO MARITIMO, v. O'SCANLAN, Timoteo.

DIEZ DE GAMES, Gutierre, *El Victorial. Crónica de D. Pedro Niño, Conde de Buelna, por su alférez...*, ed. de Juan de Mata Carriazo, Madrid, 1940.

DINI, Bruno, *Una pratica di mercatura in formazione (1394-1395)*, Firenze, 1980.

DION, Roger, *Les origines de la Rochelle et l'essor du commerce atlantique aux XIIe et XIIIe et au début du XIVe siècles*, «Norois» III (1956), pp. 35-50.

DOCUMENTOS, *Inscripciones y Monumentos para la Historia de Pontevedra*, Pontevedra, 1896-1904 (3 v.).

DOCUMENTOS *referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Edición preparada y anotada por Antonio de la Torre y Luis Suárez Fernández, Valladolid, 1958-63 (3 v.).

DOCUMENTOS *sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, ed. A. de la Torre, Barcelona, 1962-66 (6 v.).

DOEHAERD, Renée, *Comptes du tonlieu d'Anvers 1365-1404*, Bruxelles, 1947.

—*Études Anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers. 1488-1514* [SAA. *Schepenbrieven* y *Certificatieboeken*], Paris, 1963 (3 v.).

—*Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe siècles*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», XIX (1938), pp. 5-76.

—*Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après archives notariales génoises aux XIIIe et XIVe siècles*, Bruxelles, 1941 (3 v.).

DOEHAERD, R. / KERREMANS, C., *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises. 1400-1440*, Bruxelles, 1952.

DOLLINGER, Philippe, *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*, Paris, 1964.

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio, *El Antiguo Régimien: los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, 1973.

DONAPETRY YRIBARNEGARAY, Juan, *Historia de Vivero y su Concejo*, Vivero, 1953.

DRICTUS CATALANORUM, v. CALLURA, Rosa (ed.).

DUCAUNNÉS-DUVAL (ed.), *Registre de la Comptablie de Bordeaux 1482-83, transcrit par M...*, Archives Historiques du département de la Gironde, vol. L, Bordeaux, 1915.

DUFOURCQ, Charles-Emmanuel, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècle*, Paris, 1966.

—*La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age (Provence-Languedoc-Catalogne)*, Paris, 1975.

DURLIAT, Marcel / PONS I MARQUES, Joan. *Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV*, «VI Congr. H.ª de la C. de Aragón, Cerdeña 1957», Madrid, 1959, pp. 345-363.

E.C.A., *Galicia Pintoresca. Homenaje a cinco villas*. «El Ideal Gallego», 8/9/1922.

EIJAN, Samuel, *Historia de Ribadavia y sus alrededores*, Madrid, 1920 (ed. facs. Lugo, 1981).

ELLMERS, Detlev, *The Cog of Bremen and Related Boats*, en «Medieval Ships and Harbours...»,pp. 1-15.

ENGEL, Arthur, *Traité de numismatique du moyen âge*, Bologna, 1974 (3 v.).

ESMORIS RECAMAN, F., *Finisterre, San Guillermo y su ermita*, «BRAG» XXVIII (1957), pp. 96-126.

ESPINAS, Georges, *Documents relatifs à la draperie de Valenciennes au Moyen Age*, Paris-Lille, 1931.

ESTRADA GALLARDO, Félix, *Viejas historias coruñesas*, «La Voz de Galicia», 13/10/1966; 4/1968.

FABEIRO GOMEZ, Manuel, *Breves apostillas a dos trabajos sobre el cementerio de Noya*, «LAR», 299 (1959), pp. 11-14 y 301-303 (1960), pp. 11-14.

—*El «Hospital de Adentro» de la villa de Noya*, «Compostellanum» XVIII (1973), pp. 101-157.

—*La villa de Noya: Defensas, posesiones y regalías*, «Compostellanum», XIII (1968), pp. 573-656.

FANGUEIRO, Oscar, *Aspectos do passado da Pesca em Matosinhos*, «Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos», 29 (1985), pp. 149-192.

—*A emigração galega para a Póvoa de Varzim do século XVI ao XVIII*, «Actas do Coloquio 'Santos Graça' de Etnografía Marítima», Póvoa de Varzim, 1985, III, pp. 205-229.

FARIÑA BUSTO, Francisco José, *Sobre el origen histórico de la dorna*. «Boletín Auriense» V (1975), pp. 291-305.

—*La moneda medieval de la Corona de Aragón en el Museo de Pontevedra*, «MP» XXVIII (1974), pp. 106-115.

FAVREAU, Robert, *Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen-Age*, «Bulletin Philologique et Historique», I (1966), pp. 185-223.

FERNANDEZ DE CORDOBA, Francisco de Paula, *La Artillería primitiva en Galicia. Causas del retraso en su empleo y fabricación, hasta el advenimiento de la casa de Borbón*, «CEG» XXI (1966), pp. 129-152.

FERNANDEZ DURO, Cesáreo, *Descubrimiento de una carta de marear española del año 1339*, «BRAH», 12 (1888), pp. 287-314.

—*La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid, 1893.

FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de documentos y manuscriptos compilados por Fernández de Navarrete. Museo Naval de Madrid*, Reimp. Kraus, 1971 (32 v.).

—*Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid, 1954-55 (2 v.).

FERNANDEZ-VILLAMIL, Enrique, *La Puente Vieja Pontevedresa*, «MP» II (1944), pp. 7-72.

—*Tumbillos conservados en el Museo de Pontevedra. El Tumbillo de Santo Domingo*, «MP» IV (1946), pp. 24-51.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa, *Arqueología naval medieval: problemas e interrogantes*, «Actas del Coloquio de Etnografía Marítima, Santiago, Noviembre de 1984» (en prensa).

—*Los caminos en la Galicia medieval*. Orense, 1988.

—(ed.), *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV. El Peatge de Mar de Valencia*, Santiago, 1984.

—*Las marcas personales del ámbito mercantil gallego-portugués y su contexto europeo a fines de la Edad Media*. «Jubilatio. Homenaje... a los profesores D. Manuel Lucas Alvarez y D. Angel Rodríguez González», Santiago, 1987, pp.129-147.

—*Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393*. «Actas II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal-herria, 1. Historia Antigua y Medieval». Bilbao, 1987. Vol. 2, pp. 562-604.

—*El papel de Galicia en la redistribución de productos andaluces, visto a través de los archivos ingleses*, «Actas del II Congreso de Historia Medieval andaluza. Comercio y Hacienda», Sevilla, 1982, pp. 241-247.

—*Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes*, «Actas del Congreso 'El Fuero de San Sebastián y su época'», S. Sebastián, 1982, pp. 217-234.

FERRER I MALLOL, M.ª Teresa, *Els corsaris catalans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani (1404). Documents sobre «El Victorial», «AEM», 5 (1968), pp. 265-337.*

—*Documents sobre el consolat de Castellans a Catalunya i Balears*, «AEM» 1 (1964), pp. 599-605.

—(ed.) *Dos registres del* Officium Maris *de Gènova (1402-1403, 1408-1410)*, Bordighera, 1974.

—*La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la republica di Genova*, «Miscellanea di Storia Ligure in memoria di Giorgio Falco», Genova, 1966, pp. 157-159.

FERRER NAVARRO, Ramón (ed.), *Coses Vedades, 1393* (ARV. MR-11), Valencia, 1975.

—*La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977.

—*El puerto de Valencia visto a través del Guardia del Grao*, «Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura», 50 (En.-Mar. 1974), pp. 8-34.

FERRO COUSELO, Xesús (ed.), *a vida e a fala dos devanceiros. Escolma de documentos en galego dos séculos XIII ao XVI*, Vigo, 1967 (2 v.).

FEVRIER, P.-Albert, *La basse vallée de l'Argens. Quelques aspects de la vie économique de la Provence Orientale aux XVème et XVIème siècles*, «Provence Historique» IX (1959), pp. 38-61.

FILGUEIRA VALVERDE, José, *Archivo de Mareantes*, Pontevedra, 1946.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Os barcos de Nazaré no panorama da nossa Arqueología Naval*, Lisboa, 1981.

—*No crepúsculo das embarcações regionais*, Lisboa, 1970.

—*A nave esculpida numa torre da Sé do Porto. Ensaio de identificação*, Separata de «Revista de Arqueologia», Porto, 1983.

—*A presumptive germanic heritage for a Portuguese boat-building tradition*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 45-81.

FINOT, Jules, *Étude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen Age*, Paris, 1894.

—*Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Paris, 1899.

—*Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la République de Gênes au Moyen Age*, Paris, 1906.

—*Relations commerciales et maritimes entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, «Annales du Comité Flamand de France», tome XXIV (Lille, 1898).

FOEDERA... v. RYMER, Thomas.

FONSECA, Luis Adão da, *Alguns aspectos das relações diplomáticas entre Portugal e Castela a meados do século XV (1449-1456)*, Porto, 1973.

—*Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del S. XV*, Pamplona, 1978.

FORGET, Yves, *Le mouvement du port du Blavet. Fragments inédits du registre de la recette ducale levée sur les denrées à l'entrée et à la sortie (1432)*, s. l., 1944.

FOSSE, Eustache de la, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne (1479-1480)*, ed. Fouché-Delbosc, «Revue Hispanique» 4 (1897), pp. 174-201.

FOSTER, B. (ed.), *The Local Port Book of Southampton for 1435-6*, Southampton, 1963.

FRÉVILLE, Ernest de, *Mémorie sur le Commerce Maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVIe siècle*, Rouen-Paris, 1857 (2 v.).

FRIEL, Ian, *Documentary Sources and the Medieval Ship: some aspects of the evidence*, «The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration», 12/1 (1983), pp. 41-62.

FROISSART, Jean, *Chroniques*, ed. Mirot, Paris, 1975.

GACTO FERNANDEZ, Enrique, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla, 1971.

GACHARD *et al.*, *Inventaire des Archives des Chambres des Comptes*. Bruxelles, 1873-1931 (6 v.).

GAIBROIS DE BALLESTEROS, Mercedes, *Historia del reinado de Sancho IV*, Madrid, 1922-28 (3 v.).

GAILLARD, V., *Étude sur le mouvement commercial de Bruges au Moyen Age*, «Annales de la Société d'Émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre», 2e série VIII/1 (1850), p. 117.

GALICIA DIPLOMATICA, Tomo III. Documentos, Santiago, 1888.

GALINDO ROMEO, Pascual, *Tuy en la Baja Edad Media*, Zaragoza-Madrid, 1923.

GALLOIS, Roland, *Relations entre le Portugal et l'Armorique préhistoriques*, «La Bretagne, le Portugal, le Brésil», II, pp. 1-22.

GARCIA ALEN, A., *Gallego «comboa»*, «MP» XXXIII (1979), pp. 233-238.

GARCIA ALVAREZ, M. Rubén, *Catálogo de documentos reales de la Alta Edad Media referentes a Galicia*, «Compostellanum», VIII (1963), pp. 85-159, 213-274; IX (1964), pp. 277-315; X (1965), pp. 85-156; XI (1966), pp. 49-132; XII (1967), pp. 254-268, 581-636.

GARCIA DE CORTAZAR, J. Angel, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966.

GARCIA GALLO, Alfonso, *Manual de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1964 (2 v.).

GARCIA MERCADAL, J. (ed.), *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta fines del S. XVI*, t.I, Madrid, 1952.

GARCIA MIRAZ, M.ª del Mar, *El Monasterio de Santa María de Armenteira en el siglo XV: colección documental y Estudio de sus Datos acerca de la Evolución Dominical*. Memoria de Licenciatura, inédita, Santiago, 1984.

GARCIA ORO, José, *Galicia en la Baja Edad Media. iglesia, señorío y nobleza*, Santiago, 1977.

—*La nobleza gallega en la Baja Edad Media*, Santiago, 1980-81.

GARCIA DE SALAZAR, Lope, *Las Bienandanzas e Fortunas...*, ed. Angel Rodríguez Herrero, Bilbao, 1967 (4 v.).

GARZON PAREJA, Manuel, *El comercio genovés con Granada a mediados del S. XV*, «Cuadernos de Estudios Medievales» II (Granada, 1973), pp. 146-148.

GASCON ROLLS *preserved in the Public Record Office, 1307-1317*, ed. Yves Renouard - R. Fawtier, London, 1962.

GAUTIER-DALCHÉ, Jean, *L'étude du commerce médiéval à l'échelle locale, régionale et inter-régionale: la pratique métodologique et le cas des pays de la couronne de Castille*, «I Jornadas de Metodología aplicada a las Ciencias Históricas» I, Santiago, 1973, pp.

—*Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (Siglos IX-XIII)*, Madrid, 1979.

GELABERT GONZALEZ, J. Eloy, *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*, Sada, 1982.

GIL MERINO, Antonio, *El «Speculum Nauticum» de Wagenaer y su descripción de las costas de Galicia*, «BCM Lugo», V/40, pp. 294-304.

GILLE, P., *Jauge et tonnage des navires*, en «Le navire et l'économie maritime des XVe-XVIIIe siècles. Colloque d'Histoire Maritime 1956», Paris, 1957, pp. 85-102.

GILLIODTS-VAN SEVEREN, Louis, *Cartulaire de l'ancien Consulat d'Espagne à Bruges... 1280-1550*, Bruges, 1902 (v. 1).

—*Cartulaire de l'ancien Grand Tonlieu de Bruges*, Bruges, 1908-9 (2 v.).

—*Cartulaire de l'ancienne Étaple de Bruges*, Brugues, 1903-6 (2 v.).

—*Inventaire des Archives de la ville de Bruges. Section première, Inventaire des chartes*, Bruges, 1871-1885 (9 v.).

GOMEZ PEREZ, José, *Guía de los Archivos de Estado italianos*, Madrid, 1962.

GONZALEZ, Julio, *Alfonso IX*, Madrid, 1944 (2 v.).

—*Aranceles del portazgo de Sahagún en el S. XIII*, «AHDE» XIV (1942-43), pp. 573-578.

—*Regesta de Fernando II*, Madrid, 1943.

—*Reinado y diplomas de Fernando III*, Córdoba, 1980 (2 v.).

—*Repartimiento de Sevilla*, Madrid, 1951 (2 v.).

GONZALEZ, Tomás, *Colección de cédulas, cartas patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*, Madrid, 1829-33 (4 v.).

—*Colección de Privilegios, Franquezas, Exenciones y Fueros, concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*, Burgos, 1833.

GONZALEZ GARCES, Miguel, *La Coruña en época de Carlos V*, «La Voz de Galicia», 21/3/1963.

GONZALEZ GARCIA, Isabel / RUIZ DE LA PEÑA, J. Ignacio, *La economía salinera en la Asturias Medieval*, «Asturiensia Medievalia» I (1973), pp. 11-158.

GONZALEZ GOMEZ, Antonio, *Moguer en la Baja Edad Media (1248-1538)*, Huelva, 1977.

GORIS, J.A., *Étude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers de 1488 à 1567*, Louvain, 1925.

GRAÇA, Antonio dos Santos, *O Poveiro. Usos. Costumes. Tradições. Lendas*, Póvoa de Varzim, 1932 (ed. facs., Póvoa de Varzim, 1982).

GRAS, N.S.B., *The Early English Customs System*, Cambridge, Mass. 1918.

GREGORIO DE TOURS, *Gregorii Episcopi Turonensis Historia Francorum*, MGH. SSRM I.

—*Liber I De Virtutibus Sancti Martini*, MGH. SSRM I-II.

GUAL CAMARENA, Miguel, *Para un mapa de la sal hispánica en la Edad Media*, «Homenaje a J. Vicens Vives» I, Barcelona, 1965, pp. 483-497.

—*Vocabulario del Comercio Medieval*, Barcelona, 1976.

GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao* (2 v.), ed. facs. Bilbao, 1977.

GUILLEN TATO, Julio, *La gran familia de los trincados y otras embarcaciones regionales de influencia normanda*, Madrid, 1969.

GUIRAL, Jacqueline, *Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430*, «Actas del I. Congr. de Historia Mediterránea», pp. 759-765.

GUTIERREZ DE VELASCO, Antonio, *El mercado de la villa de Noya*, «CEG» XXII (1967), pp. 264-280.

HALL, Hubert, *A History of the Custom Revenue in England*, London, 1885 (2 v.).

HEERS, Jacques, *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée*, «Revista da Faculdade de Letras de Lisboa» (1956), pp. 84-112.

—*Gênes au XVe siècle. Activité économique et problêmes sociaux*, Paris, 1961.

—*Gênes au XVe siècle* (ed. abreviada), Paris, 1971.

—*Le commerce des Basques en Méditerranée*, «Bulletin Hispanique» LVII 3 (1955), pp. 292-324.

—*Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen*

âge, en «Le navire et l'économie maritime du moyen âge au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée. Travaux du 2e Colloque International d'Histoire Maritime, 1957», Paris, 1958.

HIGOUNET, Charles, *Un compte de ferme à la barre d'Agen au début du XIVe siècle*, «Annales du Midi», 62 (1950), pp. 351-355.

—*Un mémorie sur les péages de la Garonne au début du XIVe siècle*, «Annales du Midi», 61 (1948-49).

HINOJOSA MONTALVO, José (ed.), *Coses Vedades, 1404*, Valencia, 1972.

—*Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media*, «Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza», Sevilla, 1982, pp. 249-267.

HISTOIRE DU COMMERCE DE MARSEILLE, *Tome II: de 1291 à 1423 (E. BARATIER); de 1423 à 1480 (F. REYNAUD); Tome III. De 1480 à 1515 (G. COLLIER)*, Paris, 1951 (2 v.).

HISTORIA DE BETANZOS *el antiguo y moderno, sacado del archivo del monasterio de San Martín de Santiago, cajón 19*. Apéndice al t. V de la Historia de Galicia de Benito Vicetto, pp. 435 ss.

HISTORIA COMPOSTELANA. *Hechos de don Diego Gelmírez, primer Arzobispo de Santiago...*, Santiago, 1950.

—Tomo XX «España Sagrada», 1765 (ed. facs. Madrid 1965).

HISTORIA ECONOMICA. *Galicia: rasgos originales y perspectivas de conjunto*, Vigo, 1981.

HOYO, Cardenal Jerónimo del, *Memorias del Arzobispado de Santiago*, ed. de Angel Rodríguez González y Benito Varela Jácome, Santiago, s.a.

HUETZ DE LEMPS, Alain, *Apogeo y decadencia de un viñedo de calidad: el de Ribadavia*, «Anuario de Historia Económica y Social» I (1968), pp. 207-225.

—*Vignobles et vins du Nord-Ouest de l'Espagne*, Bordeaux, 1967 (2 v.).

HYDATIUS, *Chronica*, ed. Alain Tranoy, Paris, 1947 (2 v.).

IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto, *Los antiguos «portos» de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal*, Tuy, 1984.

JEANNIN, Pierre - LE GOFF, Jacques, *Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire du XIVe au XVIIe siècle*, «Revue du Nord», XXXVIII/150 (1956), pp. 225-233.

JEULIN, Paul, *Aperçus sur la contractation de Nantes (1530 environ-1733)*, «Annales de Bretagne» XL (1932), pp. 284-331.

KEDAR, Benjamin Z., *Merchants in Crisis. Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*, New Haven-London, 1976.

LABBÉ, Yvonne, *Les débuts d'une ville bretonne. Vitré au XVe et au XVIe siècle*, «Mémoires S.H.A.B.», 24 (1944), pp. 61-146.

LACUEVA, Francisco, v. AVILA Y LA CUEVA.

LADERO QUESADA, M. Angel, *Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo XV*, «Anuario de Historia Económica y Social», 2 (1969), pp. 69-115.

—*Fiscalidad regia y sector terciario en la Andalucía bajomedieval*, «Actas II Coloquio H.ª Medieval Andaluza», pp. 7-38.

—*La Hacienda Real de Castilla en el S. XV*, Tenerife, 1973.

—*Ingreso, gasto y política fiscal de la Corona de Castilla. Desde Alfonso X a Enri-*

que III (1252-1406), en *El siglo XV en Castilla: fuentes de renta y política fiscal*, Barcelona, 1982, pp. 13-57.

—*Instituciones fiscales y realidad social en el S. XV castellano, Ibid. pp. 58-57.*

—*Para una imagen de Castilla (1429-1504), Ibid.*, pp. 88-113.

—*Moneda y tasa de precios en 1462. Un episodio ignorado de la política económica de Enrique IV de Castilla, Ibid.*, pp. 114-142.

—*Los judíos castellanos del siglo XV en el arrendamiento de impuestos reales, Ibid.*, pp. 143-167.

LAFUENTE, Modesto, *Historia general de España*, Barcelona, 1887-1890 (25 v.).

LANE, Frederick C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1933.

—*Navires et Constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, 1965 (ed. francesa del anterior).

LANZA ALVAREZ, Francisco, *Ribadeo Antiguo*, La Coruña, 1933 (reimp. La Coruña, 1973).

—*Ribadeu baixo o señorío dos seus condes*, «Arquivos do S.E.G.» II (1929), pp. 267-283.

LAPEYRE, Henri-CARANDE, Ramón, *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «Actas VI Congr. H.ª de la Corona de Aragón», Madrid, 1959, pp. 697-800.

LAURENT, Henri, *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens du XIIe au XVe siècle*, Paris, 1935.

LAURIOT-PREVOST, Catherine, *La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans et jusqu'à la fin du XVe siècle*, Mémoire D.E.S. inédit, Paris, 1966.

LEWIS, Archibald R., *The Northern Seas: Shipping and Commerce in Northern Europe. A.D. 300-1100*, Princeton, 1958.

LE YRA DOMINGUEZ, J., *Montefaro, Caaveiro, Monfero*, «La Voz de Galicia», 25/8/1957.

LIAGRE-DE STURLER, L., *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises. 1320-1400*, Bruxelles, 1969 (2 v.).

LIBER SANCTI JACOBI. *Codex Calixtinus. Texto del manuscrito del Codex Calixtinus conservado en la Catedral Compostelana.* Transcripción de Walter Muir Whitehill, Santiago, 1944.

LIBER TENENCIE DE HORREO, ed. A. López Ferreiro, «Compostellanum» XII (1967), pp. 271-331.

LODDO-CANEPA, Francesco, *Stato economico e demografico di Cagliari allo spirare del domininio aragonese in rapporto all'attività commerciale mediterranea*, «Actas VI Congr. H.ª C. de Aragón», pp. 585-600.

LOPES, Fernão, *Crónica de D. Fernando*, Lisboa, 1921.

—*Crónica del Rei dom João I da boa memória*, Lisboa, 1977.

LOPEZ, Robert S., *La révolution commerciale dans l'Europe médiévale*, Paris, 1974.

LOPEZ ALSINA, Fernando, *Introducción al fenómeno urbano medieval gallego, a través de tres ejemplos: Mondoñedo, Vivero y Ribadeo*, Santiago, 1976.

LOPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique, *Comercio exterior del Reino de Granada*, «Actas II Coloquio de H.ª Medieval Andaluza», pp. 335-377.

—*Los genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos*, «Actas del I Congr. de H.ª Mediterránea», pp. 620-649.

LOPEZ FERREIRO, Antonio, *Fueros municipales de Santiago y su tierra*, Santiago, 1895 (ed. facs. Madrid 1975).

—*Galicia en el último tercio del siglo XV*, 3.ª ed., Vigo, 1968.

Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela, Santiago, 1900-1905, vols. III a VIII.

LOSCERTALES, Pilar (ed.), *Tumbos del Monasterio de Sobrado de los Monjes*, Madrid, 1976 (2 v.).

LLORENTE, J.A., *Noticias históricas de las tres provincias vascongadas*, Madrid, 1806-1808 (5 v.).

McGRAIL, Sean - SWITSUR, Roy, *Medieval Logboats of the River Mersey. A Clasification Study*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 93-115.

MACIÑEIRA Y PARDO DE LAMA, Federico, *Bares, puerto hispánico de la primitiva navegación occidental*, Santiago, 1947.

MADURELL MARIMON, J. M.ª / GARCIA SANZ, Arcadio, *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, 1973.

MANCA, Ciro, *Aspetti dell'espansione economica Catalano-Aragonese nel Mediterraneo Occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1966.

MARECHAL, J., *La colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle*, «Revue du Nord», 35 (1953), pp. 5-40.

MARIÑO VEIRAS, Dolores, *Señorío de Santa María de Meira (de 1150 a 1525). Espacio rural, régimen de propiedad y régimen de explotación en la Galicia medieval*, La Coruña,1983.

—*El viñedo bajomedieval en la cuenca del Eo*, «Compostellanum», XVIII (1973), pp. 215-231.

MARQUES, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, 8.ª ed., Lisboa, 1980 (2 v.).

—*Navegação Prussiana para Portugal nos principios do Século XV*, «Ensaios da História Medieval Portuguesa», Lisboa, 1980, pp. 135-157.

—*Notas para a História da Feitoria Portuguesa na Flandres, no Século XV*, *Ibid.*, pp. 159-193.

MARQUES, João Martins da Silva (ed.), *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques...* Vol. I (1147-1460); Supl. ao Vol. I (Lisboa, 1944); Vol. III (1461-1500), Lisboa, 1971.

MARQUES, José, *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no Século XV*, «Bracara Augusta» XXXII (1978), pp. 5-52.

MARSDEN, Peter, *The Medieval Ships of London*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 83-92.

MARTINEZ SALAZAR, Andrés, *Documentos gallegos de los siglos XIII al XVI*, La Coruña, 1911.

MATHOREZ, J., *Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne*, «Bulletin Hispanique» XIV (1912) y XV (1913).

MAUBERT, Claude-Guy, *Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357*. «Actas I Congreso H.ª Mediterránea», pp. 659-688.

MEDIEVAL SHIPS AND HARBOURS IN NORTHERN EUROPE. *Edited by Sean McGrail. Papers based on those presented to an International Symposium on Boat and Ship Archaeology at Bremerhaven in 1979*. National Maritime Museum, Greenwich, 1979.

MEIJIDE PARDO, Antonio, *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el S. XVIII*, Valladolid, 1971.

—*Notas históricas sobre ostricultura en la Ría de Arosa*, «CEG» XXIV (1969), pp. 463-488.

MELIS, Federigo, *Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena, 1962.

—*Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze, 1972.

MEMORIAL HISTORICO ESPAÑOL, V. 2, Madrid, 1851.

MERRIEN, Jean, *La vie quotidienne des marins au Moyen Age. Des vikings aux galères*, Paris, 1969.

MEYER, J. *Commentarii sive Annales Rerum Flandriarum Libri Septemdecim...* Antuerpiae, In Aedibus Ioannis Streelsi, MDLXI.

MICHEL, Francisque, *Histoire du Commerce et de la navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, Bordeaux, 1867-70 (2 v.).

MILNE, Gustav, *Medieval Riverfront Revetment Construction in London*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 145-153.

MITJÀ, Marina, *Abandò de les illes Canaries per Joan I d'Aragó*, «Anuario de Estudios Atlánticos», VIII (1962), pp. 325-353.

MOLINA, Bartolomé Sagrario de, *Descripción del Rey de Galizia*, Mondoñedo, 1550 (ed. facs. Santiago, 1949).

MOLLAT, Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge*, Paris, 1952.

—*La comptabilité du port de Dieppe au XVe siècle*, Paris, 1951.

—*Le rôle du sel dans l'histoire*. Travaux préparés sous la direction de M. Mollat, Paris, 1968.

—*La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (X^e - XVIe siècle)*, Paris, 1983.

—*La pêche à Dieppe au XVe siècle*, en «Etudes d'Histoire Maritime», Torino, 1977, pp. 3-42.

—*Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentaux à l'époque des Rois Catholiques*, *Ibid.*, pp. 227-240.

—*Notes sur la vie maritime en Galice au XIIe siècle d'après l'«Historia Compostellana»*, *Ibid.*, pp. 283-292.

—*De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe - XVe siècle)*, *Ibid.*, pp. 591-609.

—*Choix de documents relatifs à la Normandie pour servir à l'histoire du commerce maritime*, *Ibid.*, pp. 161-226.

—*Le trafic maritime du sel: caractères généraux et position de problèmes*, *Ibid.*, pp. 705-713.

—*Les hôtes et les courtiers dans les ports normands à la fin du Moyen Age*, *Ibid.*, pp. 51-67.

—*Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, *Ibid.*, pp. 71-87.

MONTERO DIAZ, Santiago, *Colección diplomática de S. Martín de Jubia*, Santiago, 1935.

MONUMENTA HENRICINA, Coimbra, 1960-70 (11 v.).

MORALES BELDA, Francisco, *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974.

MORISON, Samuel E., *Admiral of the Ocean Sea. A Life of Christopher Columbus*, Boston, Mass., 1942 (2 v.).

MUNTANER, Joan, *Arancel del Cónsul de Castilla-1470*, «B.S.A.L.» XXVIII (1938-1943), pp. 322-323.

MURGUIA, Manuel, *Galicia*, Barcelona, 1888 (reimp. Barcelona 1981).

MUSSO, Gian Giacomo, *Genovesi e Portogallo nell'età delle Scoperte (Nuove ricerche d'archivio)*, Genova, 1976.

NAVARRO GONZALEZ, A., *El mar en la literatura medieval castellana*, La Laguna, 1962.

NELIS, H., *Chambres des Comptes del Flandre et du Brabant. Inventaire des Comptes en Rouleaux (Archives Générales du Royaume)*, Bruxelles,1914.

—*Chambre des Comptes de Lille. Catalogue des Chartes du Sceau de l'Audience (Archives Générales du Royaume)*, Bruxelles, 1915.

O'SCANLAN, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831 (ed. facs. Madrid, 1974).

ORTIZ, G. y MENDOZA, M.A. de, *Registro General del Sello del Archivo General de Simancas. 1454-1495*. Valladolid, 1950- (12 v.).

OTERO PEDRAYO, Ramón, *Guía de Galicia*, Vigo, 1965.

OTTE, Enrique, *El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media*, «Actas del II Coloquio de H.ª Medieval Andaluza», pp. 193-240.

PALLARES MENDEZ, M.ª del Carmen, *El Monasterio de Sobrado: un ejemplo del protagonismo monástico en la Galicia medieval*, La Coruña, 1979.

—*Sistema feudal y proceso de urbanización: algunas reflexiones a propósito del caso gallego en los siglos XII y XIII*. «Jubilatio», Santiago 1987, I, p. 95-105.

PARDESSUS, J.M., *Collection des Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Paris, 1848 (6 v.).

PEATGE, v. FERREIRA PRIEGUE (ed.), *Fuentes para la exportación...*

PEGOLOTTI, v. BALDUCCI PEGOLOTTI.

PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio, *Historia de la villa de Castro Urdiales*, Santander, 1980.

PEREZ COSTANTI, Pablo, *Notas viejas galicianas*. Tomo I, Vigo, 1925.

PEREZ-EMBID, Florentino, *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1944.

—*La marina real castellana en el siglo XIII*, «AEM» 6 (1969), pp. 141-185.

—MORALES PADRON, Francisco, *Bibliografía española de historia marítima (1932-1962)*, Sevilla, 1970.

PEREZ PEREZ, M.ª de los Desamparados - PASCUAL-LEONE PASCUAL, Elena, *Algunos aspectos del comercio valenciano a fines del S. XIV*. «Actas VII Congr. H.ª C. de Aragón», Barcelona, 1962, II, pp. 529-546.

PEREZ PRENDES, *«Facer justicia». Notas sobre actuación gubernativa medieval*. «Moneda y Crédito», 129 (1974), pp. 17-90.

PEYRONNET, Georges, *Quelques sources manuscrites documentaires de l'histoire maritime de la Bretagne*, «Mémoires S.H.A.B.» 51 (1971), pp. 53-63.

—*Les sources de l'histoire médiévale de la Bretagne en Angleterre*, «Annales de Bretagne», LXXX (1973), pp. 245-258; LXXXV (1978), pp. 25-32; LXXXVI (1979), pp. 27-37; LXXXVII (1980), pp. 5-15.

PIKE, Ruth, *Aristócratas y Comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona. 1978.

PILES ROS, Leopoldo, *Actividad y problemas comerciales de Valencia en el Cuatrocientos*, «Actas VI Congr. H.ª C. Aragón», pp. 411-431.

—*Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, 1969.

PIÑEIRO ARES, José, *Los primeros astilleros de la armada de Castilla*, «El Correo Gallego», 30/12/1982, p. 19.

PLATT, Colin, *Medieval Southampton. The Port and Trading Community A.D. 1000-1600*, London-Boston, 1973.

POCQUET DU HAUT-JUSSÉ, B.-A., *Los comptes du duché de Bretagne en 1435-36*, Paris, 1916.

PONTE, Vasco da, *Relación de algunas casas y linages del Reino de Galicia*, en apéndice al t. V de la *Historia de Galicia* de B. Vicetto, Ferrol, 1865-73, pp. 404-485.

PORTELA SILVA, Ermelindo, *Sistema feudal y proceso de urbanización: las ciudades de Galicia ante la crisis bajomedieval*, «Jubilatio. Homenaje... a los profesores D. Manuel Lucas Alvarez y D. Angel Rodriguez González», Santiago, 1987, pp. 83-93.

—*La colonización cisterciense en Galicia*, Santiago, 1981.

—*La región del Obispado de Tuy en los siglos XII a XV. Una sociedad en la expansión y en la crisis*, Santiago, 1976.

POSTAN, M.M., *Études anglaises sur les «Customs Accounts»*, «Actes du IV Colloque International d'Histoire Maritime 1959», Paris, 1962, pp. 321-330.

PRIMERA CRONICA GENERAL DE ESPAÑA, ed. R. Menéndez Pidal, Madrid, 1977.

PRIVILEGIOS REALES *y viejos documentos de La Coruña*, Madrid, 1953.

QUINN, D.B. - RUDDOCK, Alwyn A. (ed.), *The Port Books or Local Customs Accounts of Southampton in the Reign of Edward IV*, Southampton, 1937-38 (2 v.).

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

RAU, Virgínia, *Rumos e vicissitudes do comércio do sal Português nos séculos XIV a XVIII*, «Estudos da História», I, pp. 175-202.

RECUEIL DES HISTORIENS DE LA FRANCE. *Documents financiers. Tome III. Comptes Royaux (1285-1314)*, ed. R. Fawtier, Paris, 1954.

REGISTRES GASCONS. *Archives Municipales de Bayonne. Délibérations du Corps de Ville. T. I (1474-1514)*, Bayonne, 1896.

REGISTRES DE LA JURADE, v. ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX.

REGISTRO GENERAL DEL SELLO, V. ORTIZ, G.

REINDERS, Reinder, *Mediaeval Ships: Recent Finds in the Netherlands*, en «Medieval Ships and Harbours...»,pp. 35-43.

RENOUARD, Yves, *Commerce et hommes d'affaires italiens et français*, en «Études d'Histoire Médiévale», Paris, 1968, p. 375-639.

—*La capacité du tonneau bordelais*, «Annales du Midi», LXV (1953).

—*Pour des recherches sur les relations entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Age*, «Revista Portuguesa de História», IV (1949), pp. 253-261.

REY PASTOR, Julio - GARCIA CAMARERO, Ernesto, *La cartografía mallorquina*, Madrid, 1960.

REYNAUD, F., v. HISTOIRE DU COMMERCE DE MARSEILLE.

RIETH, Eric, *Pirogue monoxyle et port fluvial de Port-Berteau (Charente-Maritime)*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 117-144.

RODRIGUEZ GALDO, M.ª Xosé, *Crisis del feudalismo en Galicia*, en «Historia Económica: Galicia...», pp. 43-53.

—*Señores y campesinos en Galicia. Siglos XIV-XVI*, Santiago, 1976.

RODRIGUEZ GONZALEZ, Angel (ed.), *Las fortalezas de la Mitra compostelana y los «Irmandiños»* [Pleito Tavera-Fonseca]. Santiago, 1984 (2 v.).

—*Presupuestos económicos de las guerras irmandiñas*, en «Historia Económica: Galicia...».

—*Privilegio de carga y descarga de mercancías por el puerto de Padrón (Siglo XV)*, «Compostellanum», XIII (1968), pp. 696-700.

—Artículo IRMANDIÑOS en Gran Enciclopedia Gallega.

RODRIGUEZ GONZALEZ, Eladio, *Diccionario enciclopédico gallego-castellano*, Vigo, 1958 (3 v.).

RODRIGUEZ MOLINA, José, *Algunos datos sobre la actividad comercial y fiscal en Jaén y Baeza a fines del siglo XV*, «Actas II Col. H.ª Medieval Andaluza», pp. 159-176.

RODRIGUEZ VILLA, A. (ed.), *Un cedulario del Rey Católico (1508-1509) R.A.H., col. Salazar, K-4)*, «BRAH», 54 (1909), pp. 373-412, 518-525; 55 (1909), pp. 137-272, 325-352 y 369-406.

ROLES GASCONS, *transcrits et publiés par C. Bemont*, Paris, 1896-1906 (3 v.).

ROMANI, Arturo, *La pesca de bajura en Galicia*, Sada, 1981.

RUIZ, Teófilo, *Mercaderes castellanos en Inglaterra*, 1248-1350, «Anuario del Instituto de Estudios Marítimos 'Juan de la Cosa'» I (1977), pp. 13-37.

RUIZ DE LA PEÑA, J. Ignacio, *El comercio ovetense en la Edad Media*, «Archivum» XVI (1966), pp. 339-384.

—*Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana (S. XIII y XIV)*, «Boletín I.D.E.A.» 60 (1967), pp.

—*Las «polas» asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario*. Oviedo, 1981.

—*Poblamientos y cartas pueblas de Alfonso X y Sancho IV en Galicia*, en «Homenaje a don José María Lacarra de Miguel», v., 3 (Zaragoza, 1977), pp. 27-60.

RUMEU DE ARMAS, Antonio, *Historia de la Previsión Social en España. Cofradías-Gremios-Hermandades-Montepíos*, Madrid, 1944 (reimp. Barcelona, 1981).

RYMER, Thomas, *Foedera, Conventiones, Literae et... Acta Publica inter Reges Angliae et... Imperatores, Reges... vel comunitates... Accurante Thoma Rymer*. Editio Tertia, Hagae Comitis, Apud Joannem Neaulme, 1740 (10 v.).

SA BRAVO, Hipólito de, *El monacato en Galicia*, La Coruña, 1972 (2 v.).

SAAVEDRA, Pegerto, *Economía, Política y Sociedad en Galicia: la provincia de Mondoñedo, 1480-1830*, Madrid, 1985.

SANCHEZ BELDA, Luis, *Catálogo de Documentos reales de la Edad Media referentes a Galicia conservados en el Archivo Histórico Nacional*, Madrid, 1953.

SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito, *Historia social de Jerez de la Frontera al fin de la Edad Media*, Jerez, 1959 (3 v.).

SANDOVAL, Prudencio de, *Antigüedad de la ciudad e iglesia catedral de Tuy*, Braga, 1610 (ed. facs. Barcelona, 1974).

SANTAMARIA, Alvaro, *La reconquista de las vías marítimas*, «Actas I Congr. H.ª Mediterránea», pp. 41-133.

SANTAREM, Vizconde de, *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie pendant le moyen âge...*, Paris, 1849-50 (2 v.).

SANZ FUENTES, M.ª Josefa - SIMÓ RODRIGUEZ, M.ª Isabel, *Catálogo de documentos contenidos en los Libros de Cabildo del Concejo de Sevilla*, Sevilla, 1975.

SERRA RÁFOLS, Elías, *Los mallorquines en Canarias*, «Revista de Historia Canaria» VII (1941), pp. 195-209 y 281-287.

SESMA MUÑOZ, J. Angel - LIBANO, Angeles, *Léxico del comercio medieval en Aragón (siglo XV)*, Zaragoza, 1982.

SHILLINGTON, V.M. - CHAPMAN, A.B., *The Commercial Relations of England and Portugal*, s.l., 1907.

SMIT, H. J., *Bronnen tot de Geschiednis van der handel met Engeland, Schotland en Iereland... 1485-1585*, S'Gravenhage [La Haya], 1942 (2 v.).

SMITH, Robert Sidney, *Historia de los Consulados de Mar* (1250-1700), Barcelona, 1978.

SNELLER, Z. W., *Le développement du commerce entre les Pays-Bas Septentrionaux et la France jusqu'au milieu du XVe siècle*, «Revue du Nord», VII (1922), pp.5-32.

SOUTHAMPTON PORT BOOKS, v. COBB, FOSTER, QUINN, STUDER.

STORRS, Constance M., *Jacobean Pilgrims from England from the Early Twelfth to the Late Fifteenth Century*. Tesis M.A. inédita, University of London, 1964.

—CORDERO CARRETE, F.R., *Peregrinos ingleses a Santiago en el siglo XIV*, «CEG» XX (1965), pp. 193-224.

STRATMAN'S MIDDLE ENGLISH DICTIONARY, Oxford, 1963.

STUDER, P., *The Port Books ou Southampton or Anglo-French Accounts of Robert Florys (1427-30)*, Southampton, 1913.

SUAREZ FERNANDEZ, Luis, *Algunos datos sobre política exterior de Enrique III*, «Hispania» X (1950), pp. 539-593.

—*El Atlántico y el Mediterráneo en los objetivos políticos de la Casa de Trastámara*, «Revista Portuguesa de História» V (1951), pp. 287-307.

—*Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, 1959.

TAFUR, Pero, *Andanças e Viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*. Estudio preliminar, glosario e índice geográfico por José M.ª Ramos, Madrid, 1934.

TETTAMANCY Y GASTON, Francisco, *Apuntes para la historia comercial de La Coruña*, La Coruña, 1900.

THRUPP, Sylvia L., *The Merchant Class of Medieval London*, The University of Michigan Press, 1962.

TORRE, A. de la, y E.A., *Cuentas de Gonzalo de Baeza, Tesorero de Isabel la Católica (AGS, Contaduría Mayor, Leg. 6)*, Madrid, 1955, v. 1.

—SUAREZ FERNANDEZ, L., *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1958-1960 (2 v.).

TORRES, Casimiro, *En torno al nombre y origen de El Ferrol*, «CEG» XV (1960), pp. 143-163.

TOUCHARD, Henri, *Les brefs de Bretagne*, «Revue d'Histoire économique et sociale», XXXIV (1956), pp. 116-140.

—*Le commerce maritime breton à la fin du moyen âge*, Paris, 1967.

—*La consommation et l'aprovisionnement en vin de la Bretagne médiévale*, «Mémoires S.H.A.B.» XL (1960), pp. 29-76.

TRABUT-CUSSAC, Jean-Paul, *Les coutumes ou droits de douane perçus à Bor-*

deaux sur les vins et les marchandises par l'administration anglaise de 1252 à 1307, «Annales du Midi», 62 (1950), pp. 134-150.

TROCME, E., - DELAFOSSE, M., *Le commerce rochelais de la fin du XVe siècle au début du XVIIe siècle*, Paris, 1952.

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO, La, Santiago, 1980.

UNGER, W.S., *Bronnen tot de geschiednis van Middelburg in den Landsheerlijken Tijd*, S'Gravenhage, 1923 (3 v.).

—*Rekening van den invoer van aluin in de Scheldelta 1473-1475*, «Economisch-Historisch Jaarboek» (1935), pp. 75-88.

URIA RIU, Juan, *Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (Siglos XIII al XVII)*, «Boletín I.D.E.A.», 62 (1967), pp. 199-250.

VALES VILLAMARIN, Francisco, *Un temible enemigo de Betanzos* [Diego de Andrade], «BRAG», XXX (1970), pp. 308-325.

VAN CAENEGEM, R.C., *Guide to the Sources of Medieval History*, Amsterdam, etc., 1979.

VAN HAEGENDOREN, A., *Les Archives Generales du Royaume à Bruxelles. Aperçu des Fonds et des Inventaires*, Bruxelles, 1955.

VAZQUEZ DE PARGA, L. *et al.*, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1948-49 (3 v.).

VAZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Lettres marchandes d'Anvers;* Paris, 1960 (4 v.).

VAZQUEZ SEIJAS, Manuel, *Fortalezas de Lugo y su provincia (Notas arqueológicas, históricas y genealógicas)*, Lugo, 1955-1967 (3 v.).

VEALE, E.W.W., *The Great Red Book of Bristol*, Bristol, s.a. (5 v.).

VEDIA Y GOOSENS, Enrique, *Historia y Descripción de la ciudad de La Coruña*, La Coruña, 1880.

VERLINDEN, Charles, *A propos de la politique économique des Ducs de Bourgogne à l'égard de l'Espagne*, «Hispania» X (1950), pp.

—*Contribution à l'etude de l'expansion commerciale de la draperie flamande dans la Péninsule Ibérique au XIIIe siècle*, «Revue du Nord» XXII (1936), pp. 5-20.

—*Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal au Moyen Age (Harfleur au XIVe siècle, Middelbourg au XIVe et au XVe)* «Revista Portuguesa de Historia» IV (1949), pp. 169-209.

VICENS VIVES, Jaime - SUAREZ FERNANDEZ, Luis, *La economía de los países de la Corona de Aragón en la baja Edad Media*, «Actas VI Congreso H.ª de la Corona de Aragón», pp.

VILLAIN-GANDOSSI,Christiane, *Le navire médiéval à travers les miniatures des manuscrits français*, en «Medieval Ships and Harbours...», pp. 195-226.

VIÑAS Y MEY, Carmelo, *De la edad media a la moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española*, «Hispania», I (1940-41), pp. 52-70; II (1941), pp. 53-79; IV (1941), pp. 64-101; V (1941), pp. 41-105.

WEY, William, *The Itinerary of William Wey, fellow of Eton College, to Jerusalem A.D. 1458 and A.D. 1462 and to St. James of Compostella A.D. 1456*, London, Roxburghe Club, 1857.

WORTH,R.-K., *Calendar of the Plymouth Municipal Records*, Plymouth, 1893.

ZINS, Henryk, *England and the Baltic in the Elizabethan Era*, Manchester, 1972.

ZUNINO, Stella Maris - DASSORI, Noemi (ed.), *Genova e Spagna nel XV Sec. Il «dictus Catalanorum» (1421-1453-54)*, Genova, 1970.

PARTE I

El mundo mercantil de Galicia

CAPITULO I

La tierra y sus recursos

1) *CONDICIONAMIENTOS GEOGRAFICOS: ENTRE EL MAR DE PONIENTE Y EL MAR DE LEVANTE*

No se puede ciertamente ignorar el saliente gallego en las navegaciones de largo o corto radio que se muevan entre el Canal y las costas andaluzas: en una encrucijada de vientos dominantes de componente Oeste y de corrientes marinas de parecida tendencia (1), todo el tráfico parece arrastrado hacia sus costas. Escala y baliza natural en las rutas que bordean el continente en dirección Norte-Sur, marca un punto de encuentro entre las dos grandes áreas comerciales atlántica y mediterránea. Situada entre los dos peores obstáculos a la navegación, el cabo de San Vicente y el Raz de Ouessant, Galicia parece destinada a convertirse en el centro de un área de intercambios. Centro que, a los que proceden del Norte les ahorra las prolongadas demoras a sotavento del cabo San Vicente y, a los que llegan desde el Sur, los peligros de rebasar el Raz y el Canal con destino a Flandes e Ingaterra.

Desde los puertos del Norte de Galicia, además, el acceso a estos dos países es directo y rápido: hay testimonios repetidos de que, en condiciones normales de navegación, son sólo cuatro o cinco días los que se emplean en ir de La Coruña a Plymouth, Brest y L'Ecluse. En 1386 una flota numerosa, que va al paso del más lento, tarda cinco días de Brest a La Coruña (2); cuatro días lleva la travesía Plymouth-La Coruña y otro tanto el viaje de vuelta en el verano de 1456 (3); el viajero Eustache de la Fosse, a fines del siglo XV, hace La Coruña-L'Ecluse (una vez más viajando en convoy) en cuatro días y medio, empleando el medio día restante para remontar el Zwin hasta Brujas (4). Cuatro días escasos, contando con una parada en alta mar, emplean en 1506 los reyes Felipe y Juana de Falmouth a La Coruña (5). La esquina gallega está indiscutiblemente bien comunicada con los centros vitales del comercio atlántico.

---

(1) V. mapa al final de este apartado.

(2) FROISSART, *Cronique*, ed. L.Mirot, XII,p. 309, en BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, p. 397. Un escolio de data incierta (siglos XI-XIII) a un texto de Adam de Bremen fija en tres días con sus noches la travesía de St. Mathieu a «Far» (el puerto de Faro, Coruña) que hacían los marinos daneses en sus navegaciones a Tierra Santa. Desde allí se podían poner en Lisboa en dos días y sus correspondientes noches (Cit. ALMAZAN, Vicente, *Gallaecia Scandinavica. Introducción ó estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media*, Vigo, 1986, p. 128 y fig. 23).

(3) WEY, William. *The itinerary of William Wey...* pp. 154-155.

(4) FOUCHÉ-DELBOSC, *Le voyage d'Eustache de la Fosse...*, p. 201.

(5) GARCIA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, I, p. 571.

Frente a la impresión visual sobre el mapa y al lugar común tan difundido desde la emigración a América, que nos presentan a Galicia como una rampa de lanzamiento hacia el Océano, la realidad y la dinámica de la navegación en el período que se estudia eran muy otras. Europa se proyectaba hacia el Oeste entre dos mares que creaban en sus respectivos espacios dos mundos y dos áreas económicas: el Mediterráneo, el «Mar de Levante» (6) y el otro mediterráneo nórdico de los Mares Estrechos, denominado entonces con la expresión no muy precisa de «los mares de Poniente» (7): un espacio acuático que comenzaba hacia el cabo Finisterre y que comprendía el golfo de Vizcaya, el «Maris Britannicus» (8), el Mar de los Ingleses de Al-Idrisi (9), el «Canal de Flandes» y los mares del Norte y de Irlanda. Para navegar de uno a otro de estos espacios había que flanquear la costa occidental de la Península Ibérica, donde terminaba el mundo conocido y se extendía el Océano, el Mar Mayor, el Oceanus Atlanticus en la prosa culta del siglo XV (10): una extensión de agua sin confines sabidos y cargada de misterios e incógnitas poco tranquilizadoras (11). Un mar, en cualquier caso, sin un atractivo comercial suficiente para que el mercader-navegante medieval, de indudable arrojo e iniciativa a la hora de buscar mercados lejanos, lo tuviese en consideración.

La navegación pre-oceánica, cuyas mayores hazañas eran el gran cabotaje y las travesías de pocos días, no exigía largos tiempos de estancia en el mar. Es cierto que muchas veces los vientos jugaban malas pasadas, que convertían la sencilla travesía Plymouth-Coruña en una pesadilla de quince días a la deriva hacia el interior del Golfo, empujados por un viento del Noroeste que podía retener durante meses en los puertos gallegos a los buques que deseaban dirigirse hacia el Canal (12). Al salir del abrigo del

---

(6) «Toda las naos e carracas e galeas e barchas... que traxieren... mercaderias... de Jenova e de Aragon e de Portogal e de Seuilla e de todas las otras partes e lugares que son nonbrados de mar de Leuante que uenieren... a los dichos puertos de la Corunna e Gallizia e Asturias...» (Disposiciones de Enrique III en 1397 sobre la carga y descarga en los puertos gallegos, en AM Coruña, *Privilegios*, III/30). Obsérvese que el «Mar de Levante» comienza más o menos en el cabo de San Vicente.

(7) Cf. la expresión «torna en Ponent», para los navíos que emprenden el regreso a Galicia desde Valencia, en los registros del Peatge de Mar, *passim*.

(8) Cf. Martirologio de Floro: el cuerpo de Santiago es trasladado a Galicia «et in ultimis earum finibus, videlicet contra mare Britannicum, condita».

(9) AL-IDRISI, *Descripción de España*, en GARCIA MERCADAL, *Viajes*... I, p. 184. La iglesia de Santiago de Galicia está, según él, situada sobre un cabo del mar de los Ingleses».

(10) La Mauritania «ex parte occidentis tangit mare oceanum athlanticum... et sic est prouintia ultima Affrice sicut Galetie Europe». (D. Alonso de Cartagena en 1435, en DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, I, 301).

(11) «La primera sección del cuarto clima comienza en el extremo occidental bañado por el Océano Tenebroso... Nadie sabe lo que hay en ese mar, ni puede averiguarse por las dificultades que oponen a la navegación las profundas tinieblas, la altura de las olas, la frecuencia de las tempestades, los innumerables monstruos que lo pueblan y la violencia de sus vientos. Hay sin embargo en este Océano un gran número de islas habitadas y otras desiertas; pero ningún marino se atreve a penetrar en alta mar, limitándose a costear sin perder de vista el continente. Empujadas hacia adelante las olas de este mar, parecen montañas y caminan sin romperse, y si no fuera por esto sería imposible franquearlas.» (AL-IDRISI, *Op. cit.*, p. 183).

(12) Cuando Eustache de la Fosse llega a La Coruña a primeros de Enero, encuentra concentrados en el puerto muchos navíos procedentes del Sur y con destino a Flandes, esperando por un viento favorable que aún tardará cuatro semanas en llegar (*Op. cit.*, p. 201).

cabo Ortegal, los vientos y las corrientes, en lugar de llevarse los navíos hacia el Océano, tendían a rechazarlos a lo largo de la costa cantábrica (13).

La costa comparte con las de Bretaña y Cornwall el dudoso honor de ser una de las más aviesas de Occidente. Su simple aspecto impone respeto al navegante que se acerca desde alta mar: un amasijo de montañas oscuras, un contorno caótico, que se va desarrollando en perfiles siempre cambiantes, desde cuyos recovecos puede salir —cuando ya se está demasiado cerca para huir— la nave de armada lista para la presa. Despoblada y adusta en el exterior, defendida por escollos y restingas, sus rías ofrecen, sin embargo, excelentes puertos de refugio. Pese a que varios de los más importantes son puertos de marea, en los que los navíos quedan en seco con la bajamar, las aguas, antes del siglo XVI, eran mucho más vivas que ahora en los puertos de fondo de ría, muchos de los cuales han degenerado en «esteiros» fangosos y soñolientos. En efecto, la costa sufre un proceso de levantamiento, observable en las descripciones medievales: muchas de las que hoy son penínsulas aparecen en ellas como islas; la documentación sobre ciertos puertos deja ver su progresiva pérdida de calado, agravada por el enfangamiento provocado por los aportes aluviales de los ríos que desembocan en ellos.

Los 693 kilómetros del Eo al Miño son en su mayoría de costa «sucia», llena de obstáculos para la navegación. Las entradas a las rías no suelen tener barras, pero las corrientes marinas forman en su boca unas «revesas» que obligan a entrar en ellas por su orilla Norte, la más limpia.

La costa es temida por los marinos atlánticos de tierras tan duras como ella y que saben de sus peligros desde siempre. Los bretones se resisten a pasarla sin necesidad (14). Varios siglos después, el teniente de navío Bougard, de la marina del Rey de Francia, experto en navegación y autor de la celebérrima guía de pilotos *Le Petit Flambeau de la Mer*, multiplica las llamadas a la prudencia para los que navegan por la costa de Galicia, y especialmente por las Rías Bajas: «tous ces passages sont neanmoins dangereux, & on n'y doit passer que par la nécessité» (15). Esto a finales del siglo XVII, con unos navíos infinitamente más manejables que los medievales y de un porte no mucho mayor. En las rías de Arosa, Vigo y Pontevedra no se puede ni soñar en entrar sin un práctico, pues —dice Bougard— ni los marinos de allí lo hacen.

Frente a éstos, asombra un poco la actitud, casi despreocupada, con que los portulanos italianos, por otra parte tan minuciosos, abordan la costa y las entradas a las rías. Parece una característica propia de los pilotos mediterráneos la de tomarse alegremente los peligros de las costas atlánticas:Bernard la observa también en las indicaciones de esos mismos portulanos para el traicionero estuario de la Gironde (16). Los naufragios dramáticos de muchos navíos genoveses y catalanes pueden haberse debido a falta de prudencia o de un piloto experto, del que se sentían capaces de prescindir.

---

(13) Cuando en 1373 la nave mallorquina *Santa Clara*, de 5.000 quintales berberiscos y 43 tripulantes, rebasa la costa gallega, rumbo a Flandes, «prospera navigatione congaundens, invaluit subito quaedam ventorum rabies procellosa, adeo quod ipsis exasperantibus ventis, navis ipsius vela scissa fuerat, & multas dilacerata per partes... fuit navis praedicta dictorum ventorum impulsu ducta ad locum vocatum La Rutzela...» (ACA. Cancillería, *Marcarum*, 2 Juan I, f. 131).

(14) MOLLAT, Michel. *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du moyen âge*, en *Etudes d'Histoire Maritime*, Torino 1977, p. 73.

(15) *Le petit Flambeau de la mer, ou le véritable guide des pilotes côtiers.. par le Sieur Bougard, Lieutenant sur les Vaisseaux du Roy*, 2.ª ed., Le Havre, 1691, p. 228.

(16) *Navires et gens de mer*... p. 108.

Aun así, la esquina gallega era una zona de respiro entre dos duros trechos de navegación: el que, tras haber rebasado el cabo San Vicente, a veces después de meses de inmovilidad por el viento contrario o la niebla (17), flanqueaba la Península, entre el Océano abierto y la inhóspita costa portuguesa (18), y el que bordeaba el litoral cantábrico hacia el Oeste, donde Vivero y Ribadeo comenzaron seguramente su existencia como puertos de refugio (19). En La Coruña, el Parrote y la playa de la Pescadería eran lugar de encuentro, mentidero y bolsa de noticias a escala internacional, a donde los mercaderes toscanos escribían en busca de información sobre la seguridad de los mares —«per sapere lo stato de' corsali»...— antes de enviar sus mercancías (20). Era también, con los cabos Finisterre y Ortegal, una importante baliza para la navegación.

Nunca se insistirá bastante en la importancia de los grandes cabos para la navegación medieval, que, para el marino medio —y en esto insistiremos en otra parte— es una navegación que nunca pierde de vista la tierra durante mucho tiempo, ya que no cuenta con instrumentos adecuados para calcular su posición. Con la ampolleta, la brújula, el compás y una corredera improvisada se pueden arriesgar a travesías de alta mar de muy pocos días, pero no más: el conocimiento de los «perfiles» de la tierra es indispensable. Los cabos son puntos de toma de rumbos (21) y es importante conocerlos bien de nombre y de vista; hay que pasar cerca de ellos, pero teniendo cuidado con los escollos que los rodean (22). Así, las puntas que son hitos importantes en las rutas aparecen bien señaladas, incluso exageradas, en las cartas náuticas medievales: el Ortegal, primera tierra gallega que se divisa llegando del Norte; el Prior, que marca la entrada a La Coruña; el de S. Adrián, prolongado por las islas Sisargas que se franquean por el Norte, Touriñana y Corrubedo, señalados sobre todo por su peligrosidad, y el más importante, Finisterre, la punta más occidental de Galicia, que actúa como una

(17) A veces, 4 y 5 meses, lo que había convertido sus aguas en un cazadero favorito de los piratas. Algunos casos surgirán a lo largo de este trabajo. Sobre lo deseable de no tener que doblarlo, cf. el memorial presentado a Carlos V por la ciudad de La Coruña (AM) Coruña, memorial de 4/12/1520).

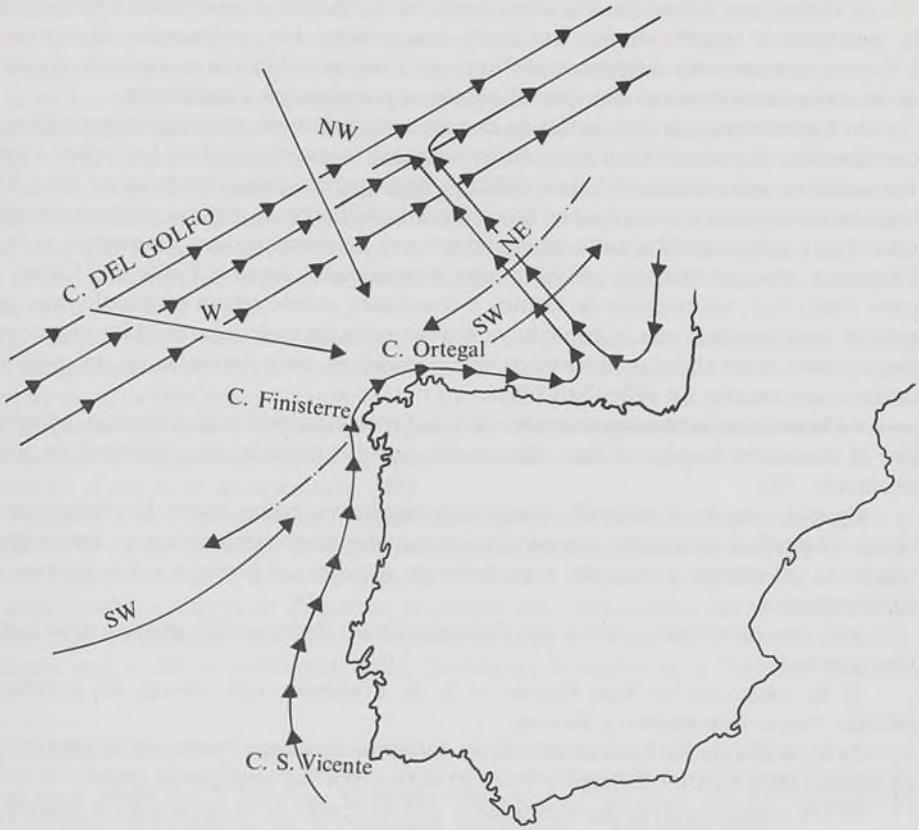
(18) «Os antigoos edificaron hi sua povoaçom [Porto] soomente por viverem pollo trafego das mercadorias... por quanto de Lixboa ataa Galiza nõ acharom outro porto de mar mais seguro que esse...» (Cortes de Evora de 1436, en DESCOBRIMENTOS... I, p. 348).

(19) Viaje de Gadifer y Bethencourt, en Mayo de 1402: «au passer de l'ille de Ré ils eurent vent contraire... et arrivèrent au port de Vivieres...» (LE CANARIEN, Ed. Gravier, Rouen, 1874, p. 5).

(20) ADP, Documento de 1396 publ. por BENSA, Enrico, *Francesco di Marco da Prato*... Milano, 1928, v. II, p. 378.

(21) El autor del Portulano Magliabecchiano toma rumbos desde Finisterre, Prior y Estaca de Bares: «Finistrera chon la Tore de belo, zoè la bocha de Guttaforda [Waterford] d'Irlanda, quarto da tramontana verso lo griego mia. 720 tra hostro e garbin...; Finisterra chon el chavo de Lonbia.. sirocho e maistro mia. 16...; Lo Prio[r] chon el chauo de Zio d'Irlanda osto e tramontana mia. 620; lo Prio chon l'isola d'Usenti [Ouessant] griego e tramontana mia. 470. Lo Prio con el monte de Garlan [Guérande] quarta de griego verso la tramontana, mia. 430; ... Varies [Bares] con l'ixola de Groia [Groye] quarto de griego tra la tramontana mia. 400; Varies chon la Baia [de Bourgneuf] griego e garbin, mia. 400». BN Firenze, XIII, 71, s/fol. Las millas expresadas son, por supuesto, millas venecianas.

(22) «Da Zixarcha [Sisargas] a Cormores de Turiano [Camariñas], griego e garbin mia. 2. Se volexi sorzer dentro Tormoros, guàrdate da le seche che sono per ½ la bocha, e vàrdate de la ponta da lavante che é secha. Porta la glesia de Santa Maria de Mongia [Muxía] de schoua tra de le seche che stano levante ponente e Santa Maria del monte...» (Instrucciones del Portulano para entrar en la ría de Camariñas y Muxía).



VIENTOS DOMINANTES

Verano
Invierno

CORRIENTES MARINAS

Fuentes: MORALES BELDA, *La Hermandad de las Marismas*, pp. 108 ss. COSTAS DE ESPAÑA Y AVERIAS EN SUS PUERTOS, Madrid, 1955.

auténtica divisoria de aguas, delimitando dos áreas marítimas que rebasan las fronteras de la propia Galicia. Allí es verdaderamente donde —al menos para los navegantes medievales— se hace la transición entre el mundo atlántico y el del Golfo de Vizcaya (23). Separación no sólo física, sino económica e incluso jurídica:

a) Influye en el derecho consuetudinario en lo tocante a sistemas de retribución de la marinería y reparto de los beneficios comerciales. Las ordenanzas aduaneras de L'Ecluse conocen esta diferencia: al Norte de Finisterre, Galicia se rige por el sistema de la costa cantábrica; al Sur, por el común a portugueses y andaluces.

b) Contribuye a la formación de dos áreas con distinta orientación geográfica: la combinación Finisterre-Touriñana (reforzada por la proximidad de los cabos Vilán y Roncudo) es una esquina difícil de doblar y hace que las poblaciones de las Rías Bajas tiendan naturalmente a navegar en dirección Sur. El hecho de que sus mejores mercados estén hacia allí no prueba nada en contrario: son los mismos para los puertos al N. de Finisterre, que, sin embargo, están mucho más volcados hacia el Golfo y el Canal. Un cabo como éste, encrucijada de vientos y corrientes, puede ser un obstáculo muy serio para la navegación a vela, y contribuye a crear unas áreas de intercambios entre regiones costeras muy alejadas entre sí en millas marinas, pero incluidas en un gran arco costero que cruzan sin dificultad (24).

Al Norte, la navegación se vuelve de una forma natural hacia el espacio delimitado por el Finisterre bretón, el Raz, otra punta con las mismas características de hito y obstáculo (25).

En este caos, los cartógrafos medievales intentaron poner orden. Lo hicieron reduciendo el perfil de esta costa compleja a sus grandes rasgos esquemáticos, muy expresivos de la valoración que daban a los distintos sectores del litoral y a sus puertos más caracterizados.

Las cinco secciones o arcos que distingue Otero Pedrayo (26) quedan aquí reducidos a tres:

1) El «Arco de las Rías Bajas», al S. de Finisterre, que alberga los puertos de Muros, Noya, Pontevedra y Bayona.

2) La bahía de La Coruña (el «Arco Artabro» de Otero Pedrayo), delimitada por el saliente de los cabos Ortegal y Prior al Este y por las Sisargas al Oeste.

3) Un amplio arco galaico-asturiano, con su fondo en la ría del Eo y limitado al E. por el Cabo de Peñas. Vivero, Ribadeo y Avilés, tres puertos de orientación económica muy similar, son los principales de este sector.

Tres sectores de costa con distinta orientación en la historia de la Galicia marítima: las Rías Bajas, vueltas hacia el Sur y el Mediterráneo, exportadoras de pescado; los puertos cantábricos, vueltos hacia el Canal y el Golfo de Vizcaya y, en medio, La Coruña, el gran puerto que participa de ambos sistemas económicos y que reúne las

(23) La divisoria oficial entre ambos mares es hoy el cabo Ortegal.

(24) Bernard que, aparte de ser historiador, practica la navegación y conoce bien estas aguas y sus dificultades, las expone magistralmente en el capítulo V, pp. 408 ss., de *Navires et gens de mer à Bordeaux*.

(25) «Il était parfois plus difficile, comme on l'a vu, d'aller de Crozon à Saint-Mathieu, ou de Brest à Ouessant, que de Brest à La Corogne. Nul n'a traversé les ras sans avoir ou peur ou mal, dit le vieux proverbe breton, auquel fait écho le proverbe espagnol: «Quien pasa la Marola / pasa la mar toda». (BERNARD. *Op. cit., p. 445)*.

(26) *Guía de Galicia*, Vigo, 1965, p. 40 y ss.

mejores condiciones de toda la costa para la navegación en ambos sentidos. Son tres entrantes acogedores, dominados por los puertos que hay en su fondo, y cuyos rasgos los cartógrafos han exagerado, pues ellos son toda la Galicia que cuenta para los mercaderes y pilotos extranjeros. Entre las Rías Bajas y La Coruña, la Costa de la Muerte, el «Arco Finistérrico» de Otero Pedrayo, es una zona hostil, proyectada hacia afuera, donde se encuentran los cabos más temidos —Finisterre, Vilán, Touriñana— y cuyos pequeños puertos no tienen más valor que el de refugios de emergencia.

Si en las cartas y portulanos figurativos domina el esquematismo, los derroteros y portulanos descriptivos se han detenido morosamente en los accidentes de la costa gallega y en las condiciones de sus puertos. Los italianos cuidan especialmente sus derroteros y mapas, de gran calidad y que aunque, como vimos, tienden a minimizar las precauciones, denotan una inspección directa, por lo menos en el caso de los descriptivos. Con una selección de ellos, y como si costeáramos desde el Cantábrico en dirección al Sur, podemos recomponer un «retrato» del litoral tal como lo veían los navegantes de los siglos XIV y XV.

La fuente básica para esta descripción son los dos folios, sin numerar, que dedica a la costa gallega un portulano veneciano, datado por Federigo Melis hacia 1400, y que se conserva en la Biblioteca Nazionale de Florencia (27); a él se ha añadido una selección de cartas náuticas y portulanos figurativos de los siglos XIV y XV (28). Otra información de origen muy variado y que ha añadido nuevos toques al cuadro se irá citando en el curso de la exposición (29).

Viniendo a lo largo de la costa asturiana y pasado el cabo de Tapia, se llegaba a la boca de la ría de Ribadeo. Probablemente, pues ninguna fuente la menciona, no se había formado todavía la barra de la desembocadura. Dejando a estribor la isla Pancha, donde, sobre el castro de Villaselán, se alzaba una «torre vella» que en el siglo XVI era faro (30), y enfilando un arenal, se entraba en la ría haciendo un codo con la punta dominada por la ermita del Cristo. Igual que ahora, la capilla de la Trinidad (fines s.

(27) BN Firenze, Mss. Magliabecchiano XIII, 71. Este manuscrito ha sido objeto de edición crítica y estudio por Maria Vittoria Bruschi: *Un portolano operante nella vita delle aziende commerciali del basso Medio Evo: il Portolano Magliabecchiano XIII, 71, dei secoli XIV-XV, con edizione critica*. Firenze, 1966 (Inédito). No he consultado este trabajo, y sí el ms. original.

(28) Son los siguientes:

—Portulano de Petrus Vesconte de Génova (1315). Paris, B.N. Res. GE DD-687.

—Portulano de Grazioso Benincasa de Ancona (1467). British Library, Add.Ms. 11.547.

—Carta náutica de Pedro Reinel, portugués (Ca. 1485) Archives Départementales de la Gironde, Bordeaux, 2 Z, 1482 bis.

—Carta náutica de Angelino Dulcert (1339), Paris, BN. Publ. Cesáreo Fernández Duro en *Descubrimiento de una carta de marear española del año 1339*, «BRAH», 12 (1888), p. 287-314.

—Carta náutica de Andrea Bianco, veneciano (1345). Venecia, Biblioteca de San Marcos. Publ. en *Calendar of State Papers... relating to English Affairs existing in... Venice, and... Northern Italy*, ed. R. Brown, vol. 1 (1202-1509). London, 1864.

—Anónimo Mallorquín de mediados del S. XIV, en British Library, Add. Ms. 25.691.

—Atlas catalán de 1375, de Abraham y Jafuda Cresques, Paris, BN. Ms. Esp. 30.

—Insularium Illustratum Henrici Martelli Germani (Heinrich Hammer, 1489). British Library, Add. Ms. 15.760.

—Carta náutica de autor desconocido. British Library, Royal Ms. 14 C.V.

(29) V. también los mapas generales de la costa, insertos al final del cap. II.

(30) LANZA ALVAREZ, Francisco, *Ribadeo Antiguo*, pp. 143 ss. Puede también haber sido faro una torre troncopiramidal (forma característica) que se conserva en el castillo de S. Damián.

XII?), sobre la Atalaya, servía para tomar la enfilación de entrada al puerto. «Cuando estés dentro —dice el veneciano— teniendo centrada la ermita, fondea donde quieras, que todo es buen sitio». «Bon porto e grande», es su comentario sobre la villa.

Desde Ribadeo, el piloto veneciano calcula una distancia de 30 millas (venecianas) «tra ponente e maistro» a la isla de San Ciprián. En ruta, el pequeño puerto de Rinlo, de boca estrecha y flanqueada por rocas cortantes como navajas, ofrecía un precario refugio a embarcaciones de poco calado. Por eso casi todas las cartas lo ignoran, salvo la de Andrea Bianco, en la que aparece llamado «Cirilo».

A medio camino, Masma, puerto de marea muy bien resguardado pero con barra en la boca: «é porto de maria, pocho fondi» (hoy está cegado). Pese a no haber tenido nunca el privilegio de carga y descarga, este puerto, el actual Foz, fue desde muy pronto refugio favorito de los navegantes y aparece en prácticamente todas las cartas y portulanos, siendo su ausencia más significativa, por la calidad del mapa, la del genovés Vesconte. Burela, puerto ballenero, aparece sólo en la carta de Benincasa. Es una pequeña ensenada, vuelta de espaldas al NW, y en la que actualmente siguen fondeando buques de bastante calado.

Se llega por fin a S. Ciprián, que el veneciano llama «isla». Su puerto de refugio era «dentro da l'ixola», en la ría de Lieiro.

El puerto siguiente es Vivero, cuya entrada ya se estaba poniendo difícil por aquellos años: un «chanal de marea», impracticable con la bajamar, era el acceso que había a la villa. Por otras fuentes sabemos que en las horas de marea baja se usaba como fondeadero S. Juan da Cova (31). El veneciano aconseja en cambio fondear en el amplio golfo comprendido entre los cabos de Bares, al W., y uno que llama «Mantrigo», y que tiene que ser la punta Roncadoira. «Per tuto questo cholfo é sorzedor, e dentro questo cholfo sono 3 ixole que la ch'é più dentro nome Seugo [una islita junto a la Louseira, a la altura de Suegos?], l'altra nome Arias [Areas], l'altra nome la Cheziera [Coelleira] de Vivero». «Por este golfo —sigue— hay muy buenos sitios para naves, y (también) de Vivero al cabo de Bares».

El puerto de Bares —una limpia playa abrigada del N. y NW. y cerrada por un ciclópeo espigón, el «coído»— era de antigüedad inmemorial y aparece en todas las cartas medievales recogidas. Sin embargo, nuestro piloto veneciano pasa de largo y prefiere fondear ría adentro, en Vicedo. En general, toda la ría del Barquero, en la desembocadura del Sor y «soto lo chanalo de Varies» le parece un magnífico refugio para la invernada, con 14-16 brazas (unos 8 m.) para fondear y mucho espacio para maniobrar los buques de buen porte. Al fondo, antes de estrecharse el estuario del Sor, un tercer puerto, el del Barquero, al que estas fuentes no dedican mucha atención.

Se dobla ahora la Estaca de Bares, «uno chavo erto, e da griego e da levante sono schoietti pizoli»: el Estaquín, Sigüelos, Muíños, Marufa... Pronto queda a la vista el cabo Ortegal («Ortiguera»), el punto de referencia más importante de la costa gallega septentrional, bien visible desde el mar con la alta sierra de la Capelada, y se emboca la ría de Santa Marta.

Santa Marta de Ortigueira, villa y puerto de carga y descarga desde 1255, tiene una ría magnífica en su interior, aunque en la entrada es tortuosa y supeditada a las mareas, «in verso chanal de mare», así que el veneciano la despacha sin más comentarios. Doblado el cabo Ortegal, y deslizándose ya con la costa a la vista por babor, se entra

(31) Documento de 1374, en SAB, Politiek Oorkonden, 1e reeks, 1325/1.

en la gran ruta procedente del Canal, rumbo a La Coruña, orientándose por el cabo Prior y las Sisargas. Pero a medio camino hay otro puerto interesante, Cedeira, también con aduana. «Si quieres entrar al puerto de Cedeira, tiene la entrada de «maistro» [SE]. Avanza hasta que tengas un cabo al W. y un cabo al E. y, al frente, la playa. Si quieres quedarte junto al cabo de Occidente, ten cuidado con los bajíos que están entre los dos cabos». Después de Cedeira, «l'ixola de Prior». Es difícil que llame isla al promontorio en cuyo istmo ya existían el lugar y puerto de Prioriño, aunque podría parecerlo desde el mar. Desde luego, no la confunde con los «do schoietti» (Os Cabalos) que localiza bajo el cabo.

Pasados «li Priori» (Prior y Prioriño), se entraba en la ría de Ferrol: «lo dito porto é invernador per tuti li venti, e grande luogo». Efectivamente, veremos cómo Ferrol era una de las escalas favoritas de las naves de Venecia. El piloto veneciano —como los portulanos— ignora Neda y Jubia, y propone un fondeadero alternativo, en la boca de la ría de Puentedeume («Pontedemii»). A Betanzos, «puerto pequeño», aconseja excepcionalmente una ruta por tierra desde Ferrol.

Betanzos, al fondo de la ría del Pedrido, sitiada por las arenas y emplazada entre los ríos Mendo y Mandeo, que iban formando un triángulo aluvial en el mismo puerto, iba quedándose cada vez más inaccesible a los buques medianos y grandes. Tal vez por eso aparece en las cartas más antiguas (Vesconte, Dulcert, Anónimo Mallorquín, Cresques...) pero ya no en las del S. XV. Con todo, su importancia debía de tener para los venecianos que, como vimos más arriba, se interesaban en alcanzarla aunque fuera por tierra. A la entrada está además el puerto de Miño, mencionado en las cartas de Dulcert y Cresques, donde muchos buques tendrían que fondear ante el riesgo de adentrarse por el Pedrido.

El tómbolo de La Coruña —«quaxi ixola»— cerraba una amplia ensenada abierta al N. Había que contornear con cuidado la punta que cerraba el puerto, pues había rocas y algún bajío. La entrada de la bahía estaba de todas formas bien balizada por la Torre de Hércules, que el veneciano llama la «tore de la guarda», y que probablemente ya no se utilizaba como faro. La Coruña «é zittà quaxi ixola e bon porto grande». Saliendo de ella con rumbo SW. y después de tomar un rumbo «quarto de tramontana verso griego» [NNE] a «la Manga de Calais» (680 millas venecianas), desde las Sisargas, se dejaban éstas a babor, y los pilotos se separaban lo más posible de la costa, peligrosa e inhóspita, tratando de coger un buen «nordés» que les alejase pronto de allí. Atrás quedaban los puertos balleneros de Cayón y Malpica, y el pequeño de Barizo, que debía de tener una cierta importancia como fondeadero, ya que, sorprendentemente —desde el punto de vista económico es insignificante—, aparece en varias cartas (Vesconte, Dulcert, Anónimo Mallorquín, Cresques, Hammer) con el nombre de «Avaricio» y «Aparicio», cuando no está documentado por sus actividades pesqueras ni de otra clase.

Corme, Laxe y Camariñas son tres puertos que los navegantes extranjeros confunden con frecuencia y usan poco, pues tienen cerca el de Muxía. Esta confusión se refleja en la nomenclatura de portulanos y cartas. En la de Benincasa aparecen «Cormes» y «Arbolia» (?) antes de Muxía. Un «Corneto» en Vesconte, un «Cormes» entre Barizo y Muxía en Dulcert, Cresques y el Mallorquín, un «Cor.../ /mes» casi ilegible (¿Corme?, ¿Camariñas?) en Andrea Bianco; el portulano veneciano habla de un «Cormores de Turiano» o Corme de Touriñana: al describirlo, vemos inequívocamente que se trata de Camariñas. En efecto, la entrada a su ría se hace pasando entre la punta sobre la que

está la iglesia de Santa María de Muxía y la de «Santa María del Monte», la ermita de la Virgen del Monte sobre Camariñas.

En esa ría, el puerto principal era Muxía, que tenía la ventaja adicional de estar, con Finisterre, estrechamente ligado a la peregrinación jacobea y, por lo tanto, comunicado con Santiago, si bien por muy mal camino. Aunque ni Muxía ni Finisterre, que pertenecían al Arzobispo, eran puertos de carga y descarga, ni en ellos se documentan desembarcos de peregrinos, debían de ser numerosos los buques que entraban de arribada en la ruta de Flandes, y precisamente lo hacían las galeras de Venecia, cuyo paso por estos puertos está registrado en un documento de Santiago (32). El puerto permitía fondear a naves de gran porte: aparte de las galeras, tenemos constancia de la escala de una carraca de Barcelona, en el invierno de 1433-34, dos veces: en el viaje de ida a Flandes, y al regreso (33).

Quedaba, a la salida de Muxía, el cabo Touriñán, peligroso, con una «mala secha» a media milla veneciana mar adentro. Más allá, Finisterre, con un buen fondeadero frente a la playa, tras sortear el Centolo, «un schoietto sotto el chauo». De allí se podía tomar rumbo directo al Sur, tomando como siguiente punto de recalada el «chauo de Lonbia» (Punta Carreira?), o entrar en Cee, aunque esto tiene sus dificultades: «Si quieres entrar en el puerto de Cee, verás a la parte de levante una roca con una «forchada» [la peña de «O Forcado» en Ezaro?]. Sigue avante hasta que veas la entrada de Cee, ten cuidado con la «porta» en la banda de babor, y métete por los 2/3 del canal, dejando 1/3 a la banda de estribor. Entra y fondea donde quieras, que todo es buen sitio». Cee aparece en Benincasa, Vesconte, Bianco, el Anónimo Mallorquín y Cresques. El cercano puerto de Corcubión no se documenta para nada en estas fuentes. A la salida, rumbo a Muros, hay «do schoietti» (Santa Catalina y S. Antón) y el cabo de Punta Carreira, con O Neisón, «secha» peligrosa, a la que hay que «far onor».

«Muros é bon porto», dice lacónicamente el veneciano. Y ciertamente lo es, al abrigo de un monte y en posición avanzada en la boca de la ría de Noya. Esta ría, que el portulano veneciano delimita entre los cabos de Muros (Punta Carreira) y Corrubedo, «va dentro mia.12 e più». Adentrándose en ella, antes de llegar a Noya, la isla de la Quiebra, de expresivo nombre, dificulta la navegación.

Noya, al filo del 1400, es un puerto de marea, que va perdiendo calado, por los aluviones del Tambre y de los cuatro pequeños ríos que confluyen en la misma villa.

Doblado Corrubedo, un mal cabo señalado en casi todas las cartas, se entra en la boca de la ría de Arosa. No hay ningún puerto que atraiga a los buques de gran porte a su interior. Zona eminentemente pesquera, su centro económico y administrativo es Padrón, cuyo puerto fluvial, defendido por las torres de Oeste, es cada vez más inadecuado, y que se ve superado en condiciones y actividad por los nacientes núcleos de la Puebla del Deán, Villanueva de Arosa, Rianxo, S. Martín y S. Vicente en la isla de los Groves. Por eso Padrón aparece apenas en la cartografía, y no lo menciona en absoluto el veneciano, que prefiere fondear a sotavento de la isla de Sálvora.

«Si quieres entrar en la isla de Sálvora, dobla la isla por el SW hasta que llegues a un lugar llamado Belaben (?) y descubras la playa y las cabañas, y fondearás enfrente de la isla», en 16 brazas de agua.

---

(32) ACS. Cuentas de J. Fernández de Canas, en LOPEZ FERREIRO, H.C., tomo VII, 105 ss.

(33) AHCB. *Lletres Closes*, VI-3, f. 89.

Las islas de Sálvora, Ons y Arosa eran desde muy antiguas refugio de pescadores que iban sobre todo a buscar el pulpo y la merluza. Las cabañas de éstos, que el veneciano ve en la playa, y que se montaban en la temporada de pesca veraniega, dieron origen, cuando se levantaban en tierra firme, a puertos permanentes como Villanueva de Arosa.

Las islas de las Rías Bajas, buen refugio para naves grandes en tránsito, con playas hospitalarias y agua dulce en abundancia, están cuidadosamente señalizadas en la cartografía medieval. La nomenclatura es muchas veces confusa: sólo se identifican bien Sálvora, las Cíes y las Estelas de Bayona.

La ría de Pontevedra «va dentro zercha mia. 19». Pontevedra es su principal puerto y centro económico en ese momento. Pronto irán creciendo otros puertos pesqueros como Combarro, Portonovo y Marín.

En la boca de la «ría de Bayona» (Vigo era todavía un lugarejo), las «Islas de Bayona», las Cíes. La isla Norte, San Esteban o Faro («Flama» en las cartas de navegar, «Flamia» en los documentos gallegos de los siglos X a XII, «Faro» en los del XIII (34)), y la isla Sur o San Martín. El veneciano no habla más que de una, la de Faro: «la isla de Bayona es buen puerto. Cuando estés dentro de la isla, entra hasta que descubras el arenal blanco frente a la iglesia de San Esteban; aquí es buen fondeadero y buen fondo limpio. Todo al frente de dichas islas, en dirección a levante, está el golfo de Redondela, que se adentra 25 millas y más. En este golfo nunca entran naves porque está fuera de camino».

Es probable que en la isla de Faro, o Flamia, hubiese en algún momento un faro —una simple señal de fuego, tal vez—; la existencia de eremitas, luego comunidades monásticas en ambas islas desde los siglos XII y XIII (35) sería propicia a esa combinación de faro-eremitorio bastante usual en la Edad Media (36).

Al fondo de esa ría ante la que, de momento, todos los barcos pasan de largo, Vigo, Redondela y Cangas, puertos pesqueros muy pequeños, con algo de comercio, y que no empezarán a crecer hasta muy avanzado el siglo XV. Vigo, en particular, tendrá que esperar a la navegación a vapor para sacar todo el partido a una ría cuyos vientos dominantes no son muy favorables para salir a vela. En la boca, Bayona, un enclave

(34) Ordoño II, a 20/4/911, confirma la donación de «omnes insulas sunt infra mare... id est Aones (Ons), Framio (Flama), Saluare, Arauca, Sias (Cies) et Tanao (Tambo)... (ACS. Tumbo A. f. 6). La Historia Compostelana (103, p. 193) cita como refugio y base de Sarracenos, entre otras, las islas de «Flamiam, Aonios, Saluaram, Aroucam, Creviam (La Quiebra), Montemque Lauros (Monte Louro). Alfonso IX a 7/5/1201, está en la isla de Faro desde la que otorga el fuero a Bayona (Cit. PORTELA, E. *La región del Obispado de Tuy...*, p. 174, n.171).

(35) Las primeras noticias sobre los monasterios de las islas son, para la isla Norte, de 1152, cuando Alfonso VII dona a Celanova «la isla de San Esteban, con el Monasterio de allí existía, dependiente o vinculado al Monasterio de Coruxo» y que es objeto de una permuta en 1378, pasando al obispo de Tuy. Con ese motivo, la comunidad de benedictinos que había en él se sustituyó por claustrales de la Orden Tercera, que se mantuvieron allí hasta poco después de 1520 (Hipólito de SA, *El Monacato en Galicia*. La Coruña, 1972, II,p. 272). Un eremitorio que existía en la isla Sur (S. Martín) fue concedido a 12/6/1228 por Alfonso IX al maestro Pedro, que vivía en él con otros ermitaños, debiendo pasar al monasterio de Oya después de su muerte. En 1345 figura entre las propiedades de Oya: había en él unos monjes, atendiendo la pequeña capilla que servía de parroquia a los habitantes de la isla, colonos del monasterio (*Ibid.*, p. 273).

(36) Como el que había en Royan, sostenido por un anacoreta que, al mismo tiempo, rezaba por los navegantes (BERNARD, *Navires...*, p. 93).

de realengo entre Portugal y el señorío del Arzobispo, «es ciudad y buen puerto, con amplia entrada; de la parte del Norte hay muchos escollos pequeños y restingas bajo el agua. Hay que entrar por los lugares sabidos; pégate a la tierra firme de la banda de levante. Pero aún, cuando estés dentro, frente a la ciudad, hay un bajío: guárdate de él. Pásalo a la banda derecha y fondea donde quieras, que estás en buen sitio limpio. A 3 millas al E. de Bayona hay un puerto de marea que se llama el puerto de Taret [Sabarís], es río. ... A poniente de Bayona, a 3 millas... hay muchos islotes y escollos sumergidos; se llaman las Estelas, y son muy peligrosas».

A continuación, una línea de costa monótona y sin entrantes, batida ya por el Océano. Su única baliza es el monasterio de Oya, junto al mar, que intentó en vano repoblarla con un puerto pesquero. La villa de La Guardia, mencionada de pasada en el veneciano e ignorada por los otros, tiene un puerto de muy malas condiciones, muy castigado por el mar y los vientos, y en precaria situación estratégica, con los portugueses enfrente. En la desembocadura del Miño, el «chavo de Migno», la punta de Camposancos, que también figura en las cartas. A continuación se extiende el litoral portugués, que comienza, en el centro del río, con el islote fortificado, el Forte da Insua, donde aparece el primer faro señalado explícitamente por el portulano veneciano.

2) *LOS RECURSOS NATURALES*

Uno de los factores que más van a condicionar el comercio gallego es la calidad y distribución de recursos de la tierra, recursos que favorecen una economía de subsistencia de tipo autárquico y que permiten sobrevivir sin recurrir a muchos intercambios exteriores.

En efecto, y empezando por el capítulo más importante, el de la alimentación, vemos que Galicia, aparte de la sal —y eso por un excepcional consumo industrial— no necesita importar con regularidad prácticamente nada en materia de artículos de primera necesidad. El clima suave, el suelo fértil y bien regado, la dedicación del campesinado a la explotación agrícola, aseguran las cosechas de cereal: centeno, cebada, también, aunque no predominantemente, trigo, y cereales de tierra pobre como el mijo y la escanda o espelta; abundan las castañas —las patatas medievales—; hay cultivos de huerta en torno a las villas, árboles frutales, vid. No son manjares muy delicados, pero apenas se siente necesidad de variar el régimen alimenticio.

Todos los estudios de alcance regional y señorial realizados hasta ahora sobre áreas importantes y representativas de la tierra gallega insisten en esta diversificación de los cultivos agrícolas y en su equilibrio con los recursos ganaderos. El Bajo Miño produce cereal, vid, olivo, frutales, hortalizas, plantas industriales como el lino —muy extendido también por las demás regiones— y ganado de todo tipo: caballar, ovino, bovino, porcino, aves de corral. En los siglos XII-XIII la vid inicia un proceso de expansión a expensas del cereal, sin que la carencia de éste se haga sentir (37). El viñedo, cultivado desde tiempo inmemorial en los valles más abrigados de toda Galicia —riberas del

(37) «Abundancia y variedad de la vegetación natural, por una parte, y posibilidad de una amplia gama de cultivos —que van desde los cereales de invierno y primavera hasta la vid, pasando por las leguminosas, las hortalizas y los frutales—, por otra, son las dos ventajas que, a nivel general, ofrece el medio físico de la región. Frente a ellas, el riesgo de la sequía, el empobrecimien-

Miño, del Avia, del Sil— deberá esta expansión a la colonización monástica, y llegará a cubrir prácticamente todo el territorio, especialmente la franja costera, en zonas donde hoy está en franco retroceso. La vid es prácticamente omnipresente: en los valles de clima privilegiado, donde se crían vinos de prestigio: en la desapacible costa cantábrica, en los alrededores de los centros urbanos, en los patios y huertos de las casas, en casi todas las pequeñas explotaciones agrícolas. La producción de vino es grande, y sustituye pronto a la sidra altomedieval (38), bebida de la que, a partir de esta dedicación extensiva al viñedo, apenas hay menciones y que, evidentemente, es poco apreciada en Galicia.

En el interior, la selección de productos es menos variada, ya que los cultivos de climas más amables, como la vid, el olivo, las hortalizas, sobreviven con más dificultad y no tienen un papel de primer plano. Pero hay una interesante producción de frutas, cereal, lino y castañas (39), suficientes para la alimentación humana, y una cabaña ganadera francamente importante (40).

Esta ganadería —aparte del omnipresente cerdo— era predominantemente bovina. Lo poco que sabemos sobre ella a nivel pormenorizado es suficiente para ver que la matanza de reses era lo bastante importante como para que el cuero constituyese un artículo regular de exportación, al menos desde las primeras décadas del S. XII. En ocasiones este interés por la venta de cueros podía provocar un alto consumo de carne, especialmente en Santiago y en las villas por donde se exportaban (41). También se mataban bastantes cabritos y se vendían sus pieles, así como las de diversas alimañas y animales salvajes: ciervos, gatos monteses, zorros... Una cabaña ovejera a escala muy doméstica, sobre la que no sabemos apenas nada, pero que todavía hoy es una realidad en muchos hogares campesinos, permitía la fabricación de tejidos de lana groseros, como los picotes, y sus pellejas proporcionaban vestido y abrigo.

El carácter excedentario de estos recursos agrícolas y ganaderos está suficientemente demostrado en los trabajos citados (42). Es cierto que el señorío de Sobrado —y

---

to de los suelos y su grado de acidez suponen una amenaza constante para los rendimientos y otorgan al clima un papel decisivo en el desarrollo de la vida rural». (PORTELA, *La región del Obispado de Tuy en los siglos XII a XV*. Santiago, 1976, p. 45. Cf. la misma obra, pp. 103 ss., 120, 121, 164 y el *Liber Tenencie Horreo, passim*.

(38) M. Carmen Pallares apunta a su posible elaboración en tierras de Sobrado, dada su abundante producción de manzanas, y a la importancia que debía de tener en la Galicia norteña de los siglos altomedievales (*El Monasterio de Sobrado: un ejemplo del protagonismo monástico en la Galicia medieval*. La Coruña, 1979, p. 89). Es muy posible que a su desaparición contribuyera —aparte de la baja calidad— el superior prestigio social que los señores asociaban con el consumo del vino y el mayor valor energético de éste dentro de la dieta.

(39) PALLARES, M.C., *Op. cit.*, especialmente pp. 46 ss., 86 ss.

(40) «El trabajo de los campos, la compra de tierras, el consumo alimenticio, el vestido y el transporte no agotan las posibilidades de utilización de la ganadería por parte del monasterio de Sobrado. Es muy posible que, además de todo ello, la cría de ganado proporcionase al monasterio unos excedentes susceptibles de comercialización. Esto es al menos lo que puede deducirse del elevado número de animales que poseen algunas granjas» (PALLARES, M.C. *Op. cit.*, p. 177). «Los nobles disponen de una amplia cabaña ganadera...» (*Ibid.* p. 48).

(41) V. *infra*, capítulo III.

(42) «Evidentemente la gente del campo no nadaba en la abundancia. Pero también hemos señalado que en el caso de los monasterios la producción supera ampliamente las necesidades del consumo» (PORTELA, *La Región...*, 171). Cf. también PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, pp. 52-53.

seguramente otros de la Galicia oriental pendientes de estudio— se vuelve en ocasiones hacia León en busca de trigo, vino, sal (43). La búsqueda de trigo y vino parece hacerse, más que por necesidad, por conveniencia: tiene sus propias posesiones en esas tierras. En cuanto a la sal, posee también salinas en Villafáfila; pero en cualquier caso este producto —antes de que se iniciase un masivo suministro por mar— era deficitario y había que conseguirlo donde lo hubiera.

* * *

De la sal dependía estrechamente el aprovechamiento de la otra gran fuente de recursos de Galicia: el mar, que proporcionaba no sólo el sustento de una parte importante de la población, sino también, debidamente explotado, uno de sus principales artículos de comercio.

La costa gallega, con su perfil entrecortado, rías tranquilas y aguas ricas en plancton y algas, contaba con una abundancia de peces de la que ya se hacían lenguas los más antiguos viajeros; aun los que no hacían más que pasar se maravillaban de su riqueza (44). Se pescaban y vendían en los mercados las mismas especies que ahora: besugos, caballas, fanecas, budiones, barbos («fanecas barbudas»), rayas, melgas, cazones, bogas, abadejos; peces de gran tamaño como los pargos, toninas o «arroaces», y otros mal identificados, como los «mircos», «ivos» o «evos» y, en las desembocaduras de los ríos, los reos, truchas de mar; en los ríos se cogían salmones, truchas y anguilas (45). Cerca de las rocas anidaban los pulpos, y en ellas se criaba toda clase de mariscos, aunque parece que sólo se apreciaban las langostas, jibias, calamares, y muy especialmente las ostras.

Estas se cultivaban ya de muy antiguo en las «ostrarias» de muchos puntos de la costa. En torno a Noya, en Taramancos, Miñortos, Obre, Boa, Pereiro y Sabardes; en la ría de Arosa (Carril y Abanqueiro) y en la bahía de La Coruña, el Pasaje y Chanteiro (46). Se consumían, frescas, en centros urbanos y monasterios no muy alejados de la costa. Caaveiro, en el siglo XIII, las compra habitualmente a los *ostreiros*, los hombres que las cultivan y las venden al millar, en Chanteiro y La Coruña (47). No he encontra-

(43) PALLARES, *Op. cit.*, pp. 133 ss., 181.

(44) Cf. para la ría de Arosa en 1147, la carta del cruzado inglés: «Portus autem multis generibus piscis fecundus». P.M.H.; I p. 393.

(45) Entre la abundante documentación sobre este punto, cito solamente las costumbres de las villas arzobispales, publicadas por LOPEZ FERREIRO en *Fueros municipales de Santiago y su Tierra*, Santiago, 1895 pp. 505-507, 513-514, 519-521; la tasa de precios de Santiago de 1133, recogido en la *Historia Compostelana* (Ibid., pp. 99-100) y el *Livro do Conçello de Pontevedra*, acta de 12/3/1437.

(46) V. nota 4 del folio anterior y también *Liber Tenencie de Horreo*, p. 297, LOPEZ FERREIRO, *Galicia en el último tercio del siglo XV*, 3.ª ed. Vigo 1968, p. 468; MARTINEZ SALAZAR, Andrés, *Documentos gallegos de los siglos XIII al XVI*, La Coruña, 1911, pp. 8-10.

(47) 1242-52. Cuentas del *celareiro* de S. Juan de Caaveiro: «quen foy a Chanteyro por mercar das ostras, deu primeyramente ao ostreyro IIII soldos e VIII dineyros por II mileyros, in outra uez II soldos e IIII dineyros, et in outra uez II soldos e IIII dineyros...; (a Lourenzo Eanes, que fue a Coruña)... deu... (*roto*) soldos minus II dineyros por II mileyros d'os(t)tras que comessen os cooygos mentre que fose aa Crunia» (MARTINEZ SALAZAR, *Op. cit.*, pp. 8-10).

do la menor referencia a su conservación y exportación, pese a la boga que tuvieron las ostras en escabeche en el S. XVI (48).

Pero la característica más notable de la riqueza pesquera de Galicia era la gran abundancia de sardina, congrio y merluza dentro de las mismas rías. Estos peces, especialmente bien adaptados al secado y salazón, constituyeron la base de la exportación gallega. Pesca de bajura, fue uno de los grandes factores condicionantes de las aptitudes marineras y constructoras de los hombres y, en un momento en que el nivel de desarrollo no permitía la formación de una flota de altura, facilitó el despegue de una industria de pesca y salazón que dio vida a los núcleos de población costeros. Esta pesca doméstica tenía, además, la ventaja no desdeñable de que se faenaba en aguas propias, al abrigo de los ataques de extranjeros, al margen de los altibajos bélicos que, en aguas internacionales, perturbaban esta actividad en otras partes, y sin más crisis que las periódicas temporadas de escasez que, sin duda, se producían ya entonces (49) y las disputas jurisdiccionales con los vecinos. Incluso en la época de las razzias vikingas y sarracenas, la pesca de la sardina, que se hacía en los meses de otoño, disfrutaba de una tregua concedida por los depredadores veraniegos. Todo esto, si no ayudó a hacer de los gallegos unos navegantes aventureros, hizo que la industria se desarrollase tranquila y regularmente, hasta alcanzar un alto grado de calidad.

* * *

Galicia, como toda la zona cantábrica, contaba con una considerable riqueza forestal. Eran además los árboles clave de la civilización occidental atlántica, el roble y el castaño, fundamentales para la construcción de casas, de naves, de tonelería, productores de castañas y bellotas que alimentaban a hombres y animales. Pese a que el bosque no tiene un papel protagonista en los fondos documentales, se siente en todas partes su presencia.

Sería interesante llegar a obtener un mapa forestal de la Galicia bajomedieval. Al ser la madera materia prima para la construcción naval local y, al mismo tiempo, mercancía de exportación, es posible que se cuidase especialmente, por parte de los señores de la tierra, la franja de cinco o seis leguas más próximas a la costa, que ofrecía más facilidades de acarreo. Los estudios que se han hecho hasta ahora apuntan en esa dirección. En las tierras del Obispado de Mondoñedo, que incluyen una considerable

(48) MOLINA, Bartolomé. *Descripción del Reyno de Galicia...*, s.l. (Santiago), s.a. (S. XVIII), fol. 26 v.: «Se Cargan nauíos de ellas (en Carril) y en escabeche se prouee Castilla y la mayor parte de España». El Cardenal Jerónimo del Hoyo, en 1607, comenta respecto a Cambados que «solia haver tantas hostras y mexillones, ameixas y berberechos que venian de Portugal y de otras partes a cargar carabelas y otros barcos y en estos tiempos vienen de dos leguas a la redonda a cargar carros de todo esto fuera de las hostras» *Memorias del Arzobispado de Santiago*. Santiago, s.a., p. 517). V. también MEIJIDE PARDO, Antonio. *Notas históricas sobre ostricultura en la Ria de Arosa*, en «CEG», XXIV (1969), pp. 463-488.

(49) Arturo Romaní avanza la hipótesis, confirmada hasta el momento por la documentación más reciente de que se dispone, de que la presencia de sardina en las rías gallegas sufre crisis periódicas, aproximadamente cada 25 años y de unos 7 de duración (*La pesca de bajura en Galicia*, Sada, 1981,cap. X y esp.pp. 109-110). Una crisis de este tipo podría ser la documentada en Noya en 1526, cuando un vecino, comparando las rentas de la villa en tiempo de la Hermandad con las de entonces, comenta: «y estonçe (había) la sardina, y agora no la da» (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 1578 v.).

franja costera con los puertos de Vivero, Ribadeo y Ferrol y la cercanía del de La Coruña, destaca la abundancia de árboles madereros —especialmente castaños— y su importancia como cultivo buscado y cuidado por las entidades terratenientes (50). Entonces, como ahora, el castaño dominaba sobre el roble en esa región. La relación se invertía en el Sur de Galicia, donde, aun con una fuerte presencia del castaño, parecía predominar el roble (51). J. E. Gelabert observa la misma abundancia de bosque en la Tierra de Santiago a principios del XVI, situación que, por supuesto, procede por lo menos del siglo anterior (52).

La existencia de abundante madera y de mano de obra experta en su trabajo la convirtió en un material de construcción favorito de las villas marineras, lo que, dicho sea de paso, las hizo sumamente vulnerables a los incendios (53). No sólo permitió, además, el desarrollo de una industria de construcción naval, sino que, lo que es más importante de lo que parece, constituyó la materia prima para la industria de tonelería, vital en una tierra que la necesitaba para sus principales artículos de exportación, el

---

(50) «Siendo la nuestra una zona privilegiada para su existencia, el castaño ocupaba amplias extensiones de terreno y era (juntamente con el roble o carballo) un elemento primordial en la composición del paisaje agrario. Aquí tengo que referirme a él como a un auténtico cultivo, que crecía y se desarrollaba bajo el cuidado atento de señores y monasterios. Su importancia no escapó al interés de éstos ni al de los campesinos, por una razón fundamental: las castañas... Además, la excelente calidad de sus maderas bastaría por sí misma para asegurar su importancia.

Sus beneficiosos efectos sobre el suelo explican que, repetidas veces, aparezca mencionado junto a tierras sometidas a un intenso cultivo, de vid sobre todo... Por todo esto, no es extraño que la reconstrucción de terrenos con soutos de castaños, y al que se suele añadir algún nogal, sea una práctica constantemente atestiguada en la documentación, a la que se dedican afanosos los campesinos con el beneplácito de sus señores» M.ª Xosé RODRIGUEZ GALDO, *Señores y campesinos en Galicia. Siglos XIV-XVI*. Santiago, 1976, pp. 90-91).

(51) «... el predominio del castaño parece indiscutible... pero esta superioridad de las menciones no refleja exactamente que sea el castaño la especie arbórea más abundante en la región; es necesario ponerla en relación, más bien, con el hecho de que los castaños forman parte importante de la alimentación humana... El otro árbol citado específicamente en los documentos es el roble. La inferioridad en el número de menciones... no debe tampoco hacernos pensar en la menor abundancia de los bosques de roble... Las menciones de árboles en general y las más abundantes de dehesas son el testimonio de la utilidad general del bosque y, de una manera especial, del aprovechamiento maderero, común a todas las especies... Podemos decir que el estrato arbóreo superior... estaba compuesto, en primer lugar, por los bosques de robles y castaños... La presencia de sauces, acebos y pinos está atestiguada por la toponimia. Pero parece claro que estos árboles no ocupan una extensión comparable a la de los robles y castaños...» (PORTELA, *La región del Obispado de Tuy*... pp. 39-40).

(52) «Sobre la Tierra de Santiago, como en otras partes, el retroceso humano bajomedieval hubo de acarrear el avance del bosque. Impresionante debió de ser la riqueza forestal del Noroeste ibérico salido del siglo XV, sin la cual sería impensable el aporte maderero a una industria naval que surtió las dos terceras partes de la Carrera de Indias y que se exportaba a Flandes» (*Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*. Sada, 1982, p. 25).

(53) Betanzos ardió a fines del siglo XIII o principios del XIV. En 1303 el monasterio de Monfero da en foro a Afonso Pérez un solar en Betanzos en sustitución del que llevaba «ante que a villa de Betanços ardesse» (MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos*..., p.102); Vivero arde en 1381 y sufre otros dos incendios a fines del XV y principios del XVI. «En poco espacio de tiempo se que quemado dos veces y cada vez gran parte de la villa» (MOLINA, *Descripción*... f. 31 y DONAPETRY, Juan, *Historia de Vivero y su Concejo*, Vivero, 1953, p. 116). En Santiago arde el barrio de la Moeda Vella hacia los años 30 del XV (AHUS. BN. 354, *Santa Clara*, f. 146: foro, en 1437, de dos solares de casas quemadas). La Coruña, finalmente, es devastada por el fuego en 1501 (AGS-RGS-II-1505, 334; XI-505, 89).

vino y el pescado. El poder producir sin restricciones y a precio doméstico sus propios envases le da a Galicia una considerable ventaja frente a otras regiones y naciones que, exportadoras también de artículos envasados, tendrán que importar los toneles o usar recipientes —pellejos y tinajas de barro— mucho más vulnerables y peor adaptados al transporte a larga distancia.

* * *

Las grandes explotaciones mineras que habían sido el principal aliciente económico de la colonización romana de Galicia estaban muy abandonadas y pasaban, como toda la minería medieval, por un período de decadencia por la pobreza de las técnicas de extracción y la falta de la abundante mano de obra esclava del período anterior. La explotación de las minas de hierro, que abundaban en toda la Galicia oriental, era superficial y extensiva, dispersa por las pequeñas ferrerías que, por la falta de transporte adecuado, se creaban lo más próximas posible a la mina y que, a su vez, estaban condicionadas por las exigencias de leña y agua corriente (54). Los veneros de hierro, casi todos al Este del Miño, tenían sus puntos de explotación en torno a las rutas que, más o menos directamente, desembocaban en los puertos cantábricos (55). Algunos monasterios de la Galicia central y oriental, como Sobrado, Samos, Lorenzana, Meira, los explotaban muy desigualmente. Mientras Sobrado tenía minas en Parga y Piedrafita, esta última próxima a la granja-ferrería de Constantín (56), y Samos y Lorenzana practicaban también, a lo que parece, una extracción metódica (57), Meira usaba seguramente hierro procedente de las tierras limítrofes, y tenía en las suyas un rico potencial, que debía de explotarse al azar y al ritmo de los hallazgos con motivo de roturacio-

(54) «Consta que en la Edad Media se extraía mineral de hierro de las «veneras» de Roques (A Pobra do Brollón) y de Formigueiros do Courel. En esos lugares y en los de O Incio, Samos y Queiroga había numerosas *ferrerías* donde se beneficiaba el hierro gallego mezclándolo con mineral de Vizcaya. Se obtenía así un 35% de hierro dulce, que se consumía en Galicia, y el resto se exportaba a Castilla, León y Portugal. El emplazamiento de estas *ferrerías*, que hasta finales del S. XVIII producían unas 1.000 Tm. al año, respondía más a la abundancia de recursos forestales para combustible y de saltos de agua para las forjas y fuelles hidráulicos que a la abundancia de mineral de hierro» (J. R. VIDAL ROMANI, en GEG, Art. *Hierro*).

(55) «Como más probable se presenta la explotación de mineral de hierro que se localiza en la línea que va de Ribadeo a Meira, o en la que desde la costa de Viveiro alcanza la Terra Chá y las sierras que la demarcan por el oeste. También se encuentra... en Espasante y Maañón, y en las comarcas de Ortigueira y Sor. Su utilización parece probada (al menos para alguno de ellos), por las varias menciones a herreros y herrerías que proporciona la documentación». (RODRIGUEZ GALDO, *Señores y Campesinos...*, p. 33).

(56) PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, pp. 96 y 159: «naturalmente los monjes blancos —dice la autora refiriéndose a la mina de Piedrafita a partir del S. XIII— no solamente continuaron la explotación de la mina, sino que, a juzgar por la creación en sus proximidades de la granja de Constantín y por la instalación en ésta de una forja para la fundición del mineral, se preocuparon seriamente por aumentar sus rendimientos». El peaje de Piedrafita ve pasar cargas de hierro procedentes de este monasterio, eximido de derechos por Fernando II (AHN 977 B, ff. 20-20 v., *Ibid.*, p. 160 n. 4).

(57) MARIÑO VEIRAS, Dolores, *Señorío de Santa María de Meira (de 1150 a 1525)*. La Coruña, 1983, p. 282; SA BRAVO, Hipólito de, *El Monacato en Galicia*, La Coruña, 1972, I, pp. 457-459.

nes (58). Los monasterios de la zona occidental, menos rica en hierro, lo buscaban en posesiones alejadas, como la cueva en tierra de Lemos «unde ferrum eiciunt», que el monasterio de Celanova tenía, procedente de donación real, desde el año 959 (59).

Algo de estaño, bastante disperso y más abundante por el Sur, especialmente el valle de Monterrey (60) se extraía también, aunque no sabemos en qué cantidades; no podemos tomarnos demasiado al pie de la letra las hiperbólicas estimaciones de Molina (61).

Estos eran —aparte de las piedras de construcción, como el granito y la pizarra, que no eran objeto de exportación— los únicos minerales que en la Edad Media se extraían en Galicia. Extracción insuficiente, ya que tanto hierro como estaño —y cobre, del que se carece— se traerán también de fuera. Sin embargo, y por lo que se ha podido ver, estas importaciones no se hacen nunca en cantidades globales significativas. Tal vez había un frecuente goteo de pequeñas cantidades, con las que se iban supliendo las deficiencias. Estos artículos pesados se encuentran con unos problemas de transporte que a veces distorsionan el aprovechamiento de los recursos, y hacen pensar en una situación de carestía, cuando en realidad se trata de la mayor comodidad que ofrece la importación por vía marítima.

* * *

Así, sin nadar en la abundancia, no se depende del exterior para el avituallamiento. No hay que hacer demasiado caso de los informes sobre la condición de tierra «de

(58) «Las minas de hierro de la sierra de Meira, hoy abandonadas, y las de los alrededores del Eo, han debido aportar buena parte del mineral utilizado por los «ferreiros» de las forjas cercanas. En otro lugar, no lejos de las antiguas ferrerías perteneciente al monasterio de Lorenzana, y de las ferrerías que hoy pueden contemplarse en Ferreiravella, se enclavan los lugares de Formariz y Gasalla, en donde los monjes de Meira prevén en el año 1262 la posible existencia de hierro: 'Si ferrum inventum fuerit in aliqua plaza que seminata non fuerit alicuius sive in monte vel in aliquo loco, posit ipsum ferrum tirare monasterium et habere in pace sine contradictiones alicuius'» (MARIÑO, *op. cit., loc. cit.*).

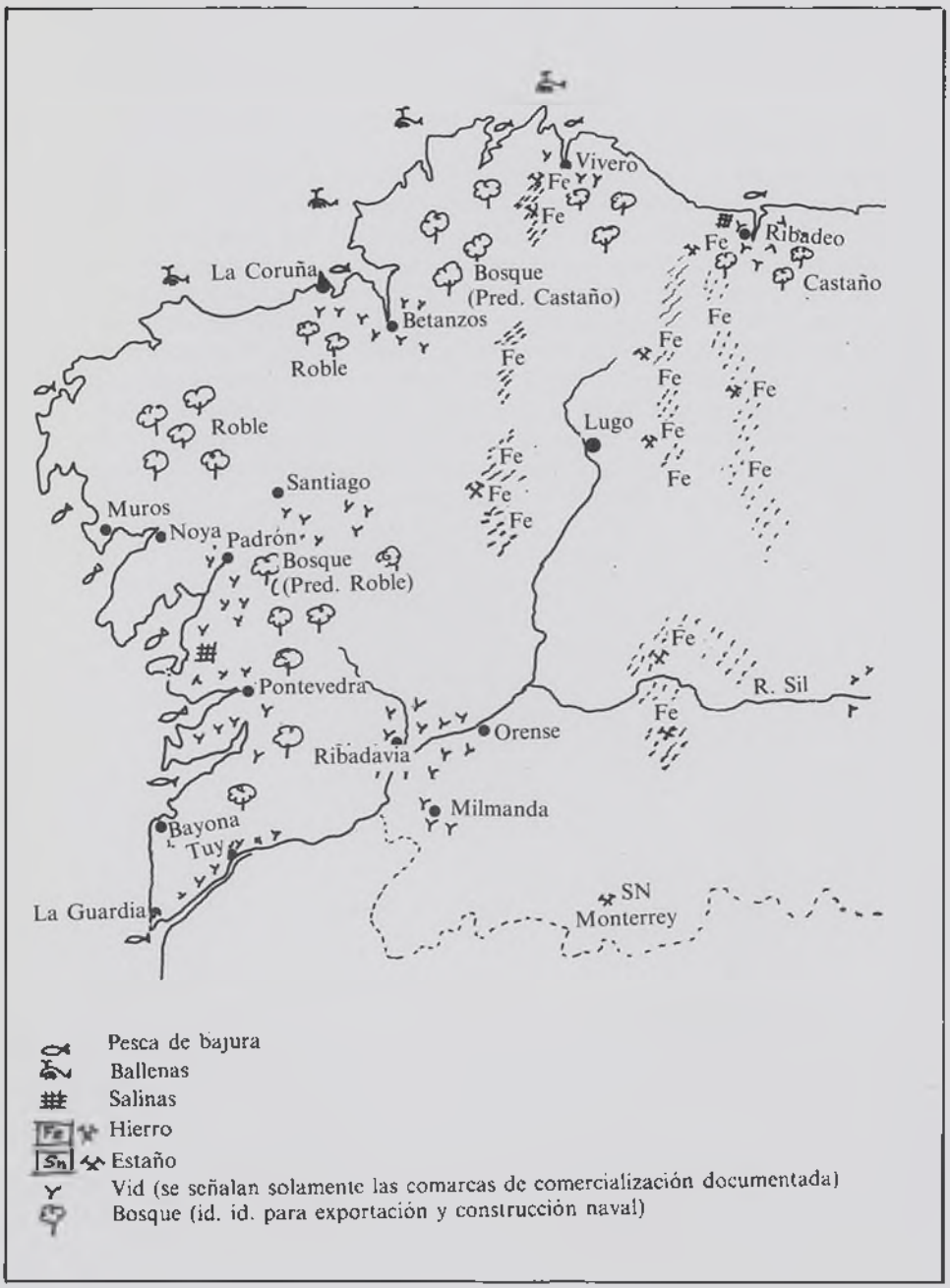
(59) La donación de Sancho I, a 23/3/959, es confirmada por Bermudo II y Alfonso V (AHN Tumbo Celanova, f33 r.v.; SANCHEZ BELDA, Luis, *Catálogo de Documentos reales de la Edad Media referentes a Galicia*, Madrid, 1953, p. 53, n.º 80; p. 66, n.º 120, y p. 74, n.º 140).

(60) «Estos yacimientos se distribuyen en zonas groseramente paralelas de orientación aproximada norte-sur. La zona más occidental abarca en la provincia de La Coruña los yacimientos de Brañas Verdes, Camariñas, Vimianzo, norte de Muros y Escarabote (Boiro). En otra zona al este de la anterior están los conocidos criaderos de Silleda, Zobra y Pesqueiras, en la provincia de Pontevedra, y los de Doade, Beariz, Sarreaus, Ribadavia, Arnoia, Gomesende, Baltar y A Xironda en la de Orense. A otra zona más occidental pertenecen los yacimientos del Rodicio, de Arcucelos y Vilar de Cervos. Por último, todavía más al este se hallan las minas de Penouta, del Casaio y A Gudiña». (Eugenio TORRES ENCISO, en GEG, Art. *Estaño*).

(61) «Entre las cosas que son ansi dignas / pongamos la mucha abundancia de estaño / que en partes del regno se saca cadaño / y mas en un valle do abundan las minas / a donde se funden las planchas tan finas / que ya lo que dizen ser de Inglaterra / le haze ventaja lo que es desta tierra / pues hinche las ferias dentrambas Medinas. Entre otros mineros de muchos metales muy conoscidos ... lo que en abundancia se halla es estaño excelente en el valle de Monterrey y su tierra: y de mas de ser en tanta cantidad: que en las ferias de Castilla principales no se vende otro: es en calidad tan fino que lo de Inglaterra y de Flandes y Francia y de otras partes se trae a España por muy preciado que sea, no haze a este ninguna ventaja: antes se tiene por cierto que este excede a todo lo otro, y ansi se ve claro por los que dello tienen conoscimiento...» (MOLINA, *Descripción del Reyno de Galicia*, 23 v., donde también alude a extracciones en Valdeorras).

acarreo» de Galicia, que tienden sobre todo a la obtención de privilegios fiscales, exagerando una situación que desde luego no afectaba a la subsistencia. Es cierto que hay zonas más deprimidas que otras, que ninguna está libre de crisis alimenticias y hambres periódicas, de carestías coyunturales que —ya en época «baja»— se intentarán paliar importando vituallas por mar o por tierra.Pero es evidente que los gallegos, a diferencia de otros muchos pueblos de marinos, no se ven empujados a las rutas marítimas por la escasez de recursos de su tierra.

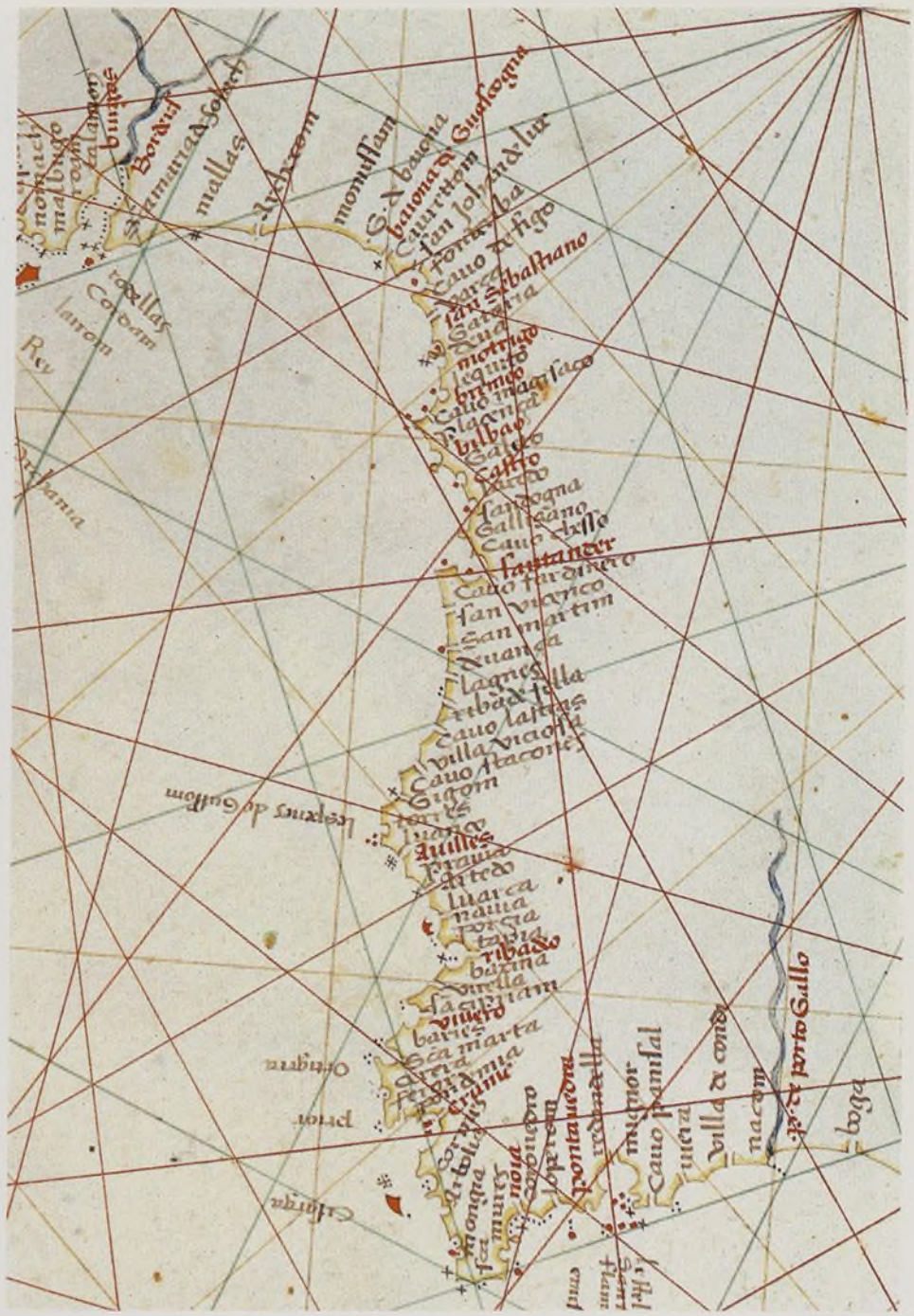
Nos encontramos, pues, con un territorio de suficientes recursos propios a nivel de primeras necesidades, con una economía que se salva del circuito cerrado sólo por la necesidad de importar sal y paños. La sal, una materia prima fundamental, sin la que no pueden obtener excedentes exportables de su industria pesquera, pero con cuyo déficit se van arreglando si esa industria no existe o se mantiene bajo mínimos. Los paños, que no fabrican, aunque los pueden conseguir en Castilla. En sus importaciones de paños extranjeros no tiene una dependencia mayor que los otros países clientes de las regiones pañeras de Europa. Todo lo que signifique elevarse por encima de un cierto nivel, obtener una mínima calidad de vida, mejorar el utillaje doméstico y artesanal, ha de ser importado. Ellos exportarán, en cambio, materias primas o semielaboradas: pescado, vino, madera, cueros: los productos básicos que se necesitan en todas partes y que serán su más sólida moneda de intercambio.


Vivero
Fe
Ribadeo
Castaño
La Coruña
Bosque
(Pred. Castaño)
Betanzos
Roble
Lugo
Roble
Santiago
Muros
Noya
Padrón
Bosque
(Pred. Roble)
Pontevedra
R. Sil
Orense
Ribadavia
Milmanda
Bayona
Tuy
La Guardia
SN
Monterrey
Pesca de bajura
Ballenas
Salinas
Hierro
Estaño
Vid (se señalan solamente las comarcas de comercialización documentada)
Bosque (id. id. para exportación y construcción naval)

LAMINAS

PORTULANO DE PETRUS VESCONTE, DE GENOVA (1313) **LAM. I**
Paris. B.N., Res. GE DD-687

De Este a Oeste: Ripa Doua, S. Ciprian, Vaires, Sancta Marta, Cauo Ortigera, Cedera, Iuuia Betanzo, Corogna, Auaricio, Corneto, Mongili, Turignana, Muro, Noia, Carobedo, Pontauedra Peronera, Baiona de Mignol, Mignol, Viena, Villa de Conde, Porto de Portogallo...
En el mar: Cisarcha, Finisterra, Cea, Carobida, Lo perom San Martin, Salua, Flama



PORTULANO DE GRAZIOSO BENINCASA DE ANCONA (1467) **LAM. II**
British Library, Add. Ms. 11.547
With permission of the British Museum

De Este a Oeste: Ribadeo, Baxma, Virella, San Cipriam, Viuero, Sancta Marta, Cerera, Feror, Pondemia, Crunie, Cormes, Arbolia, Mongia, Sea, Mures, Noia, Corouedro, Lo perom, Pontauedra, Redondella, Mignor, Viera, Villa de Condi...
Cabos: Ortigera, Prior, Torignana, Finisterra, Cauo panisal.
Islas: Cisarga, Emisido, Flama, San Martin, Le Stelle.

PORTULANO DE PEDRO REINEL, PORTUGUÊS (ca. 1485) **LAM. III**
A.D. Gironde, 2 Z, 1482 bis.

De Este a Oeste: Ribadeu, Vasma, S. Cibram, Viuero, Sam Martim [Santa Marta], *Cedera, Curunha, Mogia, Coroue [do]* Pon[tevedra] *Redondel, Baiona, Caminha...*
Cabos: Ortigueira [Ortegal]
Islas: Cizarga.

CAPITULO II

El marco urbano: repoblación y desarrollo de las villas marineras

1) *PRECEDENTES Y COMIENZOS*

El aprovechamiento, muy limitado, de los puertos en la Galicia romana se refleja únicamente en esa confluencia de las dos grandes arterias de su red viaria en el puerto que después sería La Coruña, y que según todos los indicios era su principal salida hacia el mar. En general, el sistema viario romano estaba vuelto de espaldas al Atlántico, y la vía *per loca maritima* —que no seguía realmente la orilla del mar— tenía una importancia muy secundaria entre las muchas calzadas litorales que había en el Imperio. Incluso el transporte de mineral gallego estaba orientado por vías terrestres hacia el interior de la Península, pues los romanos esquivaban visiblemente la navegación atlántica (1). Sin embargo, admitiendo la hipotética existencia del puerto del Faro en época prerromana y su posterior aprovechamiento, es posible que su aplicación más frecuente fuese la de cargadero de mineral para naves onerarias con destino a Britania y las Galias. Con unas instalaciones portuarias de cierta importancia, a juzgar por los restos que se conservaban de ellas en el siglo XII (2), estaba balizado por la torre de

---

(1) Cf. LEWIS, A.R. *The Northern Seas: Shipping and Commerce in Northern Europe A.D. 300-1100*, Princeton, 1958, pp. 5-6, citando comentarios de Tácito y Apiano sobre el escaso movimiento de naves romanas en estos mares.

(2) «Exin ad turrem Faris, qua olim a Iulio Caesare Constructa, admirandi operis ut ibidem reditus et causae interminabiles totius Britanniae et Hyberniae et Hyspaniae quasi in meditullio commearent. Est enim adeo sita inter meridionalem et occidentalem plagam ut prima sit litoris appulsio recto tramite a Britannia venientium. Ibi vero pons lapideus ex multis arcubus ostenditur, in mare protensus...» (Carta del cruzado R. a Osberto de Bawsdey, Cambridge, Corpus Christi College, Ms. 470, fols. 125 v.-126, publ. en *Portugaliae Monumenta Historica*, I, *Scriptores*, p. 393. BALIL recoge, sin excesivo comentario, este pasaje. Con mucha prudencia a la hora de sacar conclusiones, ya que no quedan restos, asocia esta construcción con un malecón tipo «wharf», y con muelles en forma de puente usados en la época romana y de los que da una excelente documentación gráfica (*Restos de un puerto romano en La Coruña?*, «Brigantium», I (1980), pp. 167-171).

Hércules, la última de un sistema de faros que jalonaban la costa atlántica hasta Gades (3).

Es muy improbable que los romanos cruzasen desde allí regularmente a las Islas Británicas, salvo, como he dicho más arriba, en ocasiones excepcionales para un transporte directo de mineral gallego. Era una travesía por aguas desconocidas, demasiado larga para naves sin brújula, bajo un cielo con el que no se podía contar mucho con el sol o las estrellas para guiarse. El paso a Britania se solía hacer cruzando las Galias por tierra hasta el actual paso Calais-Dover, o navegando desde Burdigala a la vista de la costa. Pero nada de esto contradice el que hubiera un comercio marítimo muy limitado, como lo demuestran los restos de ánforas encontradas en Galicia, indicadoras de importaciones de vino, aceite, aceitunas, *garum*, vajilla cerámica y monedas procedentes de la Bética, encontradas en las Islas Británicas y en Galicia (4).

Lo poco que se sabe de la Galicia sueva nos indica que estos contactos no sólo no se llegaron a interrumpir, sino que experimentaron una discreta reactivación. La desaparición de los marcos económicos del Imperio, que distorsionaban los intercambios del área, libera una serie de corrientes de tráfico en los Mares Estrechos: los distintos pueblos ribereños, antes muy aislados entre sí, entran en contacto y se constituye un pequeño Mediterráneo nórdico, que bulle de actividad no siempre pacífica. Galicia interviene en estos circuitos: aparte de sufrir diversas incursiones de pueblos marítimos, documentadas por Hidacio (5) y de las que dan testimonio los hallazgos en Inglaterra y Suecia de monedas suevas y visigóticas de acuñación gallega (6), existe un tráfico mercantil seguramente muy tenue, pero regular.

La corte sueva y su jerarquía eclesiástica necesitaban unos artículos suntuarios que los pillajes en el país no siempre les podían proporcionar. Los mercaderes que, desde el territorio dominado por los visigodos, se podían haber desplazado por tierra, no debían de tener mucho interés en internarse en una región que, salvo por la zona del Miño, estaba cerrada por montañas semidesiertas. De una forma natural, se establecieron unas comunicaciones con el gran puerto de Burdigala, centro rector de aquel espacio marítimo, que podía servir sus demandas. Es dudoso que los suevos tuviesen una flota. Pero los contactos por mar se hacían, y de ello tenemos testimonio en la conducta de Leovigildo que, en represalias por el ataque franco a Septimania, atacó unos navíos galos que se dirigían a Galicia (7).En navíos de estos, seguramente aquitanos y bisabuelos de la «societas navium Baionensium», regresaron de las Galias, del santuario de San

(3) «Conocemos y aceptamos un comercio de Burdigalia, pero creo limitación reducirlo a un comercio entre Britania y Aquitania. La documentación referente a las naves de Burdigalia en el Alto Medievo comerciando en lo que hoy llamamos Cantábrico, no obliga a excluir un comercio anterior. Quien haya contemplado la coruñesa «Torre de Hércules»... no puede pretender que semejante mole se construyera para un pequeño comercio y navegación costera». (BALIL, A., *Galicia y el comercio atlántico en época romana*, p. 345).

(4) *Ibid.*, pp. 343, 345; DIAZ ALVAREZ, Pedro. *Anforas romanas en el eje galaico-lusitano*, Vigo, 1984.

(5) Un desembarco «vándalo» (¿piratas germánicos no identificados?) en Turonium (desembocadura del Miño) en el año 442; 7 navíos hérulos con 400 hombres «in Lucensi litore» en el 444, rechazados por los habitantes; otro en la misma costa en el 458 (HYDATIUS, *Chronica*, 131, 171 y 194, ed. A. Tranoy, Paris, 1947).

(6) BALIL, *Galicia y el comercio atlántico...* p. 345.

(7) «Legati de Hispaniis ad regem Guntchrammum venerunt cum multis muneribus, pacem

Martín de Tours, los emisarios de Charriarico, al «puerto de Galicia» (8); la conversión del rey suevo al catolicismo, fomentando la peregrinación y anudando alianzas con los católicos francos, no haría más que fortalecer los contactos.

Pero si la peregrinación a Tours había activado los intercambios con Aquitania —peregrinación y comercio son inseparables— otro movimiento en sentido inverso, pocos siglos más tarde, iba a ser decisivo para el futuro de la Galicia mercantil.

* * *

La invención del sepulcro de Santiago en el siglo IX imprimió un giro decisivo a la situación de la región dentro de las rutas comerciales, y tuvo unas consecuencias duraderas.

Sobre la situación de la Galicia marítima entre los siglos IX y XII poco se puede añadir aquí que no esté ya dicho en un trabajo mío previo (9) y, sobre todo, en el magistral de Michel Mollat que, si bien ceñido nominalmente a la época gelmiriana, es aplicable a todo el período (10). Hay que recurrir una y otra vez a las viejas fuentes de siempre; pero se trata de unos siglos que representan el punto de partida de toda esta investigación, y sobre los que hay que levantar acta, aunque no sea inédita. Recapitulando, pues, la situación a partir de estos dos trabajos, que son a su vez recapitulaciones, nos encontramos con:

a) Una creciente corriente de peregrinación, parte de ella desde tierras que hacen casi obligado el acceso por mar. El puerto de Padrón monopolizará este tráfico por lo menos durante toda la primera mitad del siglo XII.

b) Unas incursiones periódicas de normandos, y luego de sarracenos, que impedirán durante 7 u 8 meses al año la vida normal de la costa. La consecuencia: una población desmoralizada, cuyas energías se desperdician en fútiles defensas costeras, y que no pueden desarrollar unas actividades marítimas. Su poca pericia en las artes de altura se hará palmaria cuando Gelmírez intente crear una flota ofensiva.

Los «raids» efectuados contra la costa gallega por los «normanos», «frandeses», «bárbaros», «ismaelitas», son un tema obsesivo en todas las crónicas del período. Aparte de los sarracenos y los vikingos, debían de caer sobre la costa contingentes muy abigarrados: ingleses, frisones (los «frandeses» del cronista de Santa María de Iria) (11), y los otros navegantes medio comerciantes medio piratas. Su acción fue, en suma, negativa, especialmente la de los sarracenos, en un momento en que el comercio estaba

---

petentes, sed nihil certi accipiunt in responsis. Nam anno praeterito, cum exercitus Septimaneam debellasset, navis, quae de Galleis in Galliciam abierant, ex iusso Leuvieldi regis vastatae sunt, res ablatae, hominis caesi atque interfecti, nonnulli captivi abducti sunt. Ex quibus pauci quodadmodo scafis erepti, patriae quae acta fuerant nuntiaverunt» (GREGORII EPISCOPI TURONENSIS *Historia Francorum* VIII, 35, en MGH SSRM I, p. 404).

(8) «Navigio prospero, sequente patroni praesidio, undis lenibus, temperatis flatibus, velo pendulo, mare tranquillo, velociter ad portum Galliciae pervenerunt (GREGORII EPISCOPI TURONENSIS *Liber I De Virtutibus Sancti Martini*, 11.ª, en MGH SSRM I-II, pp. 145-146, 156).

(9) FERREIRA PRIEGUE, Elisa. *Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes*, en «El Fuero de San Sebastián y su época», San Sebastián, 1981.

(10) MOLLAT, Michel. *Notes sur la vie maritime en Galice au XIIe siècle d'après l'«Historia Compostellana»*. «AEM» 1 (1964), pp. 531-541, y «Studos d'Hist. Marit.», Torino, 1977, 283-292.

(11) *Crónica de Santa María de Iria*, ed. J. Carro García, Santiago, 1951, pp. 59, 63-64.

reactivándose y en que la peregrinación llevaba hacia Galicia un tráfico marítimo no carente de potencial: los relatos de milagros de Santiago nos los muestran —*si non é vero é ben trovato*— interceptando viajes por mar desde varios puntos de Occidente, incluso desde Barcelona, en los primeros años del siglo XII (12). Pero los peregrinos, sin arredrarse, seguían viajando hacia el Apóstol, por mar o por tierra.

La peregrinación convirtió a Compostela en el corazón —religioso y económico— de Galicia. Allí, aparte de los ricos donativos, afluyeron las riquezas que viajaban por los circuitos comerciales altomedievales: mercancías de lujo, de procedencias lejanas en su mayor parte: especias, tintes, etc. (13). La catedral ofrecía, al pie de su fachada del Paraíso, por donde entraban los peregrinos, un mercado donde se vendía «omne genus herbarum medicinalium et caetera pigmenta», según se venía haciendo en las principales basílicas de Roma, y cuya segunda «línea comercial» eran los artículos de cuero, de factura local: sandalias, zurrones, cinturones, etc. de utilidad muy inmediata para aquellos hombres desgastados por el largo camino (14). Es probable que el mercadillo del Paraíso no fuese excesivamente rico en cantidad ni calidad; pero la presencia de unas telas de lujo y unas especias exóticas en aquella Galicia pobre y semibárbara aislada en una esquina del mundo le daba a los ojos de los contemporáneos empaque de emporio internacional.

Es cierto que casi todo este tráfico se hacía por el Camino Francés, uno de cuyos ramales enlazaba directamente con las ferias de Champagne. Quizás no sea del todo un expediente poético la figura del viejo mercader gallego que, en Troyes, busca regaliz, canela y clavo (15). Pero muy pronto empezaron también a acudir por mar de Inglaterra y Flandes. Es famosa la expedición del año 1130 con mercancías cuyo valor alcanzó la astronómica cifra de 22.000 marcos de plata y que fue asaltada en el camino de Padrón a Santiago (16).

Estos relatos ilustran un hecho que no favoreció la iniciativa mercantil: todo llegaba a Galicia sin que hubiese que ir a buscarlo; especialmente en lo que toca a las relaciones marítimas, cuyas exigencias estaban ampliamente cubiertas por los navíos que llegaban con peregrinos, las frecuentes llegadas de extranjeros frenaron el desarrollo de una flota propia y acostumbraron al mercader gallego a un papel pasivo, con poca iniciativa. Recibiendo las mercancías y revendiéndolas a la nobleza de la tierra, al clero, a los peregrinos, canalizando la salida de los excedentes, parece haberse contentado con ser un simple intermediario. El comercio de estos siglos va a ser un comercio suntuario, de signo pasivo y típicamente altomedieval, retardatario en pleno siglo XII y todavía muy involucrado en los circuitos bárbaros de ofrenda y saqueo muy típicos además de un tráfico de peregrinación no surgido de la necesidad de intercambios entre mercados complementarios.

Este despertar comercial de la esquina gallega fue un *false start*, prematuro por no estar todavía preparado el terreno para ejercer un comercio activo. A este comercio, las

(12) *Liber Sancti Jacobi*, ed. Whitehill, II, VII, pp. 270-273 y 286-287.

(13) «Hay en la ciudad mercados muy concurridos y así cerca como lejos de ella, aldeas grandes y populares con activo comercio» (IDRISI, Op. cit., p. 181).

(14) *Liber Sancti Jacobi*, II, 4.

(15) Fabliau *La bourse pleine de sens*, cit. por Américo CASTRO en *Unos aranceles de aduanas del siglo XIII* «Revista de Filología Española», v. 8 (1921), p. 6.

(16) *Historia Compostelana*, Lib. III cap. XVIII.

estructuras de la tierra y las circunstancias de su nacimiento le imprimieron un sello de arcaísmo que aportó consigo al incorporarse a la vida de las villas recién repobladas.

Mollat, en su ya citado trabajo (17), ha ponderado la importancia y consecuencias del doble «desafío», del mar y de los hombres (un desafío en la acepción del *challenge* de Toynbee) que despertó la vocación marinera de Galicia; tengo que disentir de él sobre los efectos de esta acción y reacción, que, en conjunto, me parece bastante fallida. Falló el desafío del mar por demasiado débil: una excepcional riqueza pesquera dentro de unas rías abrigadas dispensó a los gallegos de buscarse el sustento en alta mar incluso más adelante, cuando los avances de la construcción naval se lo hubiesen permitido; especialmente cuando tenían a sus espaldas un traspaís que, sin ser Jauja, les proporcionaba todos los alimentos básicos de la civilización occidental. Falló también el desafío, la provocación de los hombres llegados de fuera: el de los agresores porque su presencia, si bien suficiente para frustrar el comercio, no se hizo tan insoportable que provocase una resistencia solidaria y organizada, ni derivó hacia una invasión en toda regla seguida del tipo de ocupación estable que —recordemos los daneses en Normandía— hubiera podido dar frutos muy interesantes; el de los mercaderes por ponerles las cosas demasiado fáciles, sirviéndoles a domicilio las mercancías de todo el mundo occidental y tomándoles, en el mismo viaje, las que ellos tuvieran para vender y revender, sin obligarles a salir en busca de mercados.

¿Es esto ennegrecer demasiado las tintas? Si vemos las cosas desde otra perspectiva, tal vez la existencia del santuario del Apóstol fue lo que causó la temprana entrada en los circuitos internacionales de una Galicia que, sin tener de momento la baza que hizo la fortuna de los polos comerciales altomedievales —la exclusiva de oferta de un determinado artículo—, hubiera visto pasar los barcos de largo durante muchos siglos. La peregrinación provocó la atracción de mercaderes extranjeros que, dadas las condiciones, eran los únicos que podían actuar como fermento para crear una clase mercantil propia. Queda abierta la pregunta de si Galicia debió su actividad comercial —rica o pobre— a la atracción de Santiago o si, empezando más tarde, sin circunstancias distorsionantes y al mismo ritmo que los nuevos puertos de fines del XII, no hubiera encontrado mejor su verdadera identidad.

* * *

Por fin —pues no hay mal que cien años dure— cesaron los asaltos contra el litoral. Si la actividad de Gelmírez puso a las Rías Bajas en pie de guerra durante breves años, si intentó galvanizar a los hombres de la costa y crear una flota de altura, el fin de las incursiones sarracenas no significó una automática expansión: el país recayó en su marasmo, ahora ya no perturbado por elementos del exterior, hasta que sonase la hora de la verdadera repoblación de la costa, en relación con la cual el foco mercantil de Santiago había sido un fenómeno demasiado precoz y edificado sobre cimientos extraeconómicos.

En estos años, que llamaremos de «proto-repoblación», los puertos del Norte de Galicia, libres desde hacía más tiempo de los piratas normandos propiamente dichos —pero no de las escalas, apenas menos devastadoras, de sus descendientes cruzados y

(17) MOLLAT, *Op. cit.*, p. 539.

peregrinos (18)— participaban de la naciente vida marítima de la costa cantábrica. Ribadeo, que no será fundado como villa hasta 1182 (19), es ya a mediados del siglo un puerto realengo, contrapunto del de Avilés, etapa en la navegación de cabotaje y salida al mar de la *civitas* lucense (20). En 1154 eran prueba de su actividad, poca o mucha, los derechos que el rey percibía en él, y parte de los cuales dona ese año al monasterio de Meira (21). El relato del cruzado inglés de siete años antes nos lleva a él tras «Mala Rupis», en Asturias, y de allí al cabo Ortegal, una baliza de primera magnitud para los británicos, que daba su nombre —«Ortiguera»— a todo el entrante de La Coruña-Ferrol, y que era el principal punto de referencia de los navegantes para recalar en el Faro (22).

La imagen que, a través del relato de uno de estos expedicionarios, ofrece el puerto «ad turrem Faris» es de decadencia y abandono. La torre, que se dice construida por Julio César para servir de guía a las navegaciones *recto tramite* desde Britania e Hibernia, no parece estar en su uso original, y se admira como una reliquia del pasado. Efectivamente,en las menciones documentales de este período aparece usada como un vulgar castillo (23). El famoso malecón o puente, medio sumergido de siglos atrás, había empezado a reemerger desde hacía dos años (24). No se puede deducir de la narración si los navegantes utilizaron el antiguo puerto romano o si se internaron en la ría hasta el Burgo de Faro que, fundado en el reinado de Alfonso VII, y por lo tanto contemporáneo del relato, estaba ya muy probablemente en uso.

En la desembocadura del Tambre se estrenaba ya seguramente por aquellas fechas el puerto que iba a ser el embrión de la futura Noya. Pero el puerto más importante de la fachada atlántica seguía siendo el cercano a la antigua sede de Iria, que empezaban a llamar Padrón. Convertido en otro de los santos lugares jacobeos gracias a la afortunada leyenda de la «barca de pedra», iba suplantando como núcleo de población a la abandonada y decadente Iria, y convirtiéndose en el puerto de Santiago. La leyenda que hacía desembarcar allí el cuerpo del Apóstol no era caprichosa: la ría de Arosa y

(18) Un ejemplo típico de sus actuaciones es el paso por Galicia, hacia Jerusalén, de unos guerreros ingleses a quienes la Compostelana llama «piratas», pero que seguramente se autodenominaban cruzados o peregrinos. Durante su escala, se ponen al servicio de los nobles rebeldes Pelayo Gudesteiz y Rabinado Núñez y desde sus barcos se dedican a hostilizar la costa. Los marineros de Iria y La Lanzada los cogen en la playa cuando estaban embarcando botín, abordan su nave y otras dos que les habían dado los rebeldes y los hacen prisioneros. (*Historia Compostelana*, Lib. III, cap. 76. V. también ALMAZAN, *Gallaecia Scandinavica*, parte II, cap. I, para sus largas escalas invernales, aprovisionándose en el país y dejándose involucrar, a cambio de botín, en los conflictos de los señores gallegos.

(19) LOPEZ ALSINA, Fernando. *Introducción al fenómeno urbano medieval gallego, a través de tres ejemplos: Mondoñedo, Vivero y Ribadeo*. Santiago, 1976, pp. 38-39.

(20) «...ad Ripam Ouies peruenimus que adjacet Lucane provintiis. Distat autem milia XX a civitate Lucana» (*Carta del Cruzado R.*, cit., ff. 125 v.-126 P.M.H. cit., 393).

(21) AHN. Cód. *Tumbo Meira*, f. 414 v., en SANCHEZ BELDA, Luis. *Catálogo de documentos reales de la Edad Media...*, n.º 438.

(22) «Hinc iterum navigantes devenimus Ortigiam. Exin ad turrem Faris...» (*Carta del cruzado R., loc. cit.*).

(23) Cf. *Historia Compostelana*, III, 19.

(24) «Ibi vero pons lapideus ex multis arcubus ostenditur, in mare protensus, ex quibus XXIIIIor arcus quae ante biennim non apparuerant, jam apparent» (*Carta del cruzado R., loc. cit.*).

el profundo estuario del Ulla eran la gran entrada natural hasta el corazón de Galicia, camino tradicional de viajeros e invasores.

Padrón era, de todas formas, un lugarejo adormilado, en el que lo único que pudo señalar el viajero inglés fue la gran riqueza de peces de la ría, entre ellos las «fanecas bravas», que abundaban en la isla de Sálvora y que dejaban insensible la mano del que las tocaba con los pinchos venenosos que llevaban en el lomo. El traspaís estaba deshabitado, inculto y pululando de animales salvajes (25).

No se registran actividades portuarias en la zona de los puentes de San Payo y de Pontevedra, «zona estratégica» y castigada por las incursiones hasta hacía poco; en la boca de la que después se llamaría ría de Vigo, las Cíes, las islas de Bayona, tenían tal vez algún eremitorio habitado, como lo tuvieron más tarde. Seguramente, como las islas de Ons y Sálvora, eran un lugar de refugio para los barcos que iban de paso, ya que nuestro cruzado desembarcó en la de Faro o «Flama», que afirma estar llena de serpientes.

En la ría del Lérez, Marín no era más que un pequeño establecimiento, una «villa» que poseía el monasterio de Osera para proveerse de pesca (26). Es posible que existiese ya un núcleo de población dedicada a la pesca en Pontevedra aunque, como ya indiqué, no hay testimonios documentales para estos años de mediados del XII.

La antigua sede episcopal de Tuy, emplazada sobre otro de los grandes entrantes fluviales, repoblada por Ordoño II en 854, contaba desde 1124 con un puerto sobre el Miño, que en el momento de su fundación no parecía tener más actividades que las de pesca y transporte a través del río (27); pero, ya en 1142, las concesiones que Alfonso VII hacía al obispo indicaban la existencia de un comercio de más envergadura (28).

* * *

Esta era la situación al cesar los últimos coletazos de las llamadas «segundas invasiones»: una tierra sólidamente rural, con un litoral sólo visitado por peregrinos de paso a Santiago y por navíos en busca de agua o refugio contra el mal tiempo; un comercio de tránsito, en unos puertos muy limitados y que no trascendía de determinados círculos consumidores; una población de agricultores al borde del mar, ajenos a su

(25) «Ex hinc ad portum Tambre [*Sta. Cristina?*] deuenimus uigilia Pentecostes. Distat autem ab ecclesia Sci. Jacobi mª VII. Est autem ciuitas Hyrie proxima que nunc Petr. Jacobi vocatur. Et est sedes episcopalis. Portus autem multus generibus piscium fecundus. Item in sinu maris insulam vidimus, inibi mirabile dictu piscem tenentem manum stupefacientem vero ad modum (*blanco*) raie habentis in summitate spine duas pinnas acutissimas. Prouintia adjacentis feris abundat, segete sterilis, vitae arida. Inde peruenimus ad insulam que vulgo Flamba vocatur in qua cunctorum copia serpentium...» (Carta..., f. 126).

(26) Donación de Alfonso VII en 1151, AHN. Clero. Cod. Osera, *Lib. Priv.*, f. 80 v., en SANCHEZ BELDA, *Catálogo...*, n.º 255).

(27) Privilegio de D.ª Teresa en 1124: «Os hago coto sobre el río Miño desde la villa de Lazoiro [Salvatierra] hasta la foz del mismo Miño, así que nadie ose pescar en el río sin mandato vuestro y nadie tenga en el puerto de Tuy nave conductiva sino vos» (en GALINDO ROMEO, Pascual, *Tuy en la Baja Edad Media*, Madrid-Zaragoza, 1923, p. 35).

(28) Alfonso VII concede a los obispos de Tuy el portazgo del puerto de la ciudad, «y que todos los mercaderes con sus mercadurías vayan seguros y vengan seguros a la ciudad» (*Ibid., loc. cit.*).

llamada y a la del comercio, cuyo fluir discurría a su lado sin integrarlos. Hasta que, pasada la mitad del siglo y dentro del movimiento que iba a animar todos los puertos del área atlántica, se emprendió de manera deliberada y metódica la repoblación urbana de la costa (29).

2) *LA REPOBLACION DEL SIGLO XII*

Aun estando la operación dentro del nuevo espíritu repoblador —fundación de núcleos con un objetivo declaradamente económico—, el peso con que Santiago gravitaba en la costa desde la etapa anterior se hizo sentir en el primer momento de esta repoblación de iniciativa regia; todos los indicios son de que las primeras fundaciones de Fernando II son intentos —fallidos— de desviar en su favor parte de la riqueza que entraba en Galicia por el mar. Las primeras villas marineras merodean, por así decirlo, en torno a la ría de Arosa y al viejo puerto de Padrón, despertando sin duda la alarma de los arzobispos. Es seguramente por presiones de éstos y de los miembros de la comunidad mercantil, o por un deseo de tranquilizarlos por lo que el rey confirma en 1164 los antiguos usos del puerto del Apóstol (30); pero pocos años después, partiendo del pequeño núcleo portuario de Santa Cristina de Barro, en la ría de más al Norte, funda la villa de Noya.

Gautier-Dalché piensa que este segundo puerto se originó porque los navíos que llegaban con viajeros para Santiago empezaron por iniciativa propia a fondear en la ría del Tambre (31). Esto es muy probable, ya que huirían de los portazgos de las Torres de Oeste (32), y ello redundaría en detrimento de Padrón. El camino de Noya a Santiago —8 leguas de terreno montuoso— no parecía justificar este desvío más que en caso de unas interesantes ventajas de tipo fiscal o similar, y esto seguramente fue lo que el rey utilizó para atraer los navíos al incipiente puerto. Cuando, en 1168 y seguramente —siguiendo siempre a Gautier-Dalché— por protestas del Arzobispo, el rey lo deja a la Mitra compostelana, dejó con él un regalo de despedida que era en realidad un arma de doble filo: el derecho de quiebra de toda la costa fiscalizada por Santiago «a Faro usque ad hunc portum... et ab hoc portu usque ad sanctam Mariam de Lanceatam vel etiam usque ad Patronem» quedaba suprimido. Este derecho, que facultaba al Arzobispo a apoderarse de los navíos que naufragasen en la costa, era una rémora para el comercio, y su supresión total hubiera sido beneficiosa para el propio prelado. Pero

---

(29) Para la dinámica general de este proceso V. RUIZ DE LA PEÑA. *Poblamientos y cartas pueblas de Alfonso X y Sancho IV en Galicia*, en «Homenaje a D.J.M. Lacarra», t. III, p. 27 ss.

(30) 1164, Febrero 20. A los canónigos de la sede iriense y a «omnibus burgensibus in villa Patroni conmorantibus», confirma los usos de «villa nostra iuxta Compostellam civitatem sita», «sicut in scriptis vestris — seguramente presentados por iniciativa de canónigos y burgueses— continetur». A través de este documento se observa un comercio local en el que se manipulan exclusivamente bienes de subsistencia: pan, carnes, frutas, cera y madera, sal y pescado (AGS. Libro 375 de Priv. y Confirmaciones, art. 10, en el t. 5 p. 64 de la Colección de Tomás GONZALEZ).

(31) GAUTIER-DALCHÉ, Jean. *Historia urbana de León y Castilla (S.IX-XIII)* Madrid, 1979, p. 88.

(32) Del que no se libraban ni los vecinos de Padrón: «Nullus etiam de villa vestra det portaticum in tota mea terra, *nisi in castello de Oneste*, et de sale et de piscato (T. GONZALEZ, *loc. cit.*).

—y ahí estaba el detalle— sólo quedaban libres de él las naves que llegasen con peregrinos, no las otras, que —se sobreentiende— sólo se hallarían seguras en un puerto del rey (33).

A primeros de Marzo de 1168, el rey todavía se conducía como señor de «ipso burgo quod populo in ripa Tamaris», concediendo al monasterio de Sobrado 10 marcos de plata anuales sobre sus rentas (¿presentes? ¿futuras?) (34). Un mes después cedía la villa al arzobispo D. Pedro en condiciones que parecen dictadas por éste y que la ponían en estrecha dependencia de Santiago, propiciando el terreno para un poblamiento con gente de la ciudad: el Arzobispo poseería el «burgus... siue uilla» tan plenamente como poseía la ciudad de Santiago, y el fuero de Santiago se hacía extensible a la nueva población, unificando el derecho de ambas y haciendo posible el trasvase de habitantes sin que éstos se encontrasen en condiciones desventajosas en ningún caso. Los vecinos y moradores de Noya serían vasallos de los Arzobispos compostelanos para siempre jamás. En el aspecto mercantil, también se favorecía esta intercomunicación Noya-Santiago: los vecinos de ambas poblaciones estaban exentos del peaje y portazgo, tanto de mar como de tierra, que solamente se cobraría a las naves forasteras. El rey cedía al Arzobispo la mitad del portazgo de los navíos (un derecho real), y le concedía el derecho exclusivo de retracto sobre la otra mitad, en caso de que se enajenase. Seguía la mal intencionada cláusula sobre la supresión parcial del «ius naufragii», y una significativa exposición de motivos: «Hoc ego facio ad restaurationem portus Apostoli» (35). ¿Se refería a Padrón, maltratado por la competencia de la villa realenga? Es posible también que el «portus Apostoli» se trasladase, con esta donación, a Noya: la intención de crear un eje Noya-Santiago está patente en el documento citado.

Perdida la oportunidad de fundar un puerto realengo en la desembocadura del Tambre, y tras dejarle a los Arzobispos el impopular «ius naufragii» contra las naves mercantes de su costa, Fernando II intentó probar fortuna en la ría de más al Sur, en un núcleo de poblamiento posiblemente romano formado en torno a la cabecera del «Puente viejo» sobre el Lérez.

La repoblación de Pontevedra fue claramente un intento de segundo grado, ya que el puerto no era ni con mucho tan bueno como el de Noya: al puente se llegaba por un canal formado por el último tramo del río Lérez, internándose bastante en tierra. Tenía sin embargo, frente al inconveniente de la distancia, la ventaja de estar en plena calzada *per loca maritima*, la única vía de largo alcance de la Galicia occidental, que, rebasando Santiago, empalmaba en línea recta con la que desde allí llevaba al puerto del Faro.

En 1169 el rey le concedía su privilegio fundacional, en el que se contaba con la dedicación marinera de la futura villa, al eximir a los navíos de sus vecinos de las tres cuartas partes del «ius naufragii» en caso de suceder el siniestro en tierras de realengo, reservándose para sí, como derecho eminente, el cuarto restante (36).

Pontevedra sólo fue villa real durante once años: en 1180 pasó también a poder del

(33) ACS. *Tumbo A*, f. 48 v.

(34) AHN. *Tumbo Sobrado*, II, f. 20.

(35) ACS. *Tumbo A*, *loc. cit.*

(36) «De navigio de Ponte veteri si creberit in terra de Rey Don Fernando tres quartas a seniores de navigio & quarta a rege...» (inserto en cf. de 1264. Orig. en el Museo de Pontevedra. Publ. «MP» I (1942), p. 138 y en *Documentos, Inscripciones y Monumentos para la Historia de Pontevedra*. Pontevedra, 1896-1904, I, 377).

Arzobispo de Santiago —con el castillo de Cotobade como propina— en indemnización por el ataque que unos peregrinos habían sufrido a manos de gentes del rey. Tal vez, aunque la donación figura como iniciativa del rey, el Arzobispo la pidió explícitamente como única indemnización posible. Si el pago era medianamente proporcionado a la ofensa, hay que suponer que la población —calificada todavía como «burgo»— no tenía aún una importancia excesiva, cuando se le entrega con su puerto y toda su circunscripción marítima y fluvial (37).

Fernando II se vio obligado a seguir buscando un puerto comercial, que ahora debía competir no sólo con Padrón, sino con las villas que había ido fundando y perdiendo sucesivamente. El poco interés que tenía por la actividad pesquera y lo poco que podía prever su valor mercantil se evidencian en las donaciones que hace a diversos monasterios y personas de puertos —o sus emplazamientos— que tendrán un importante papel dentro de sus respectivas rías: Santa Eugenia de Riveira, donada a Melón en 1159 (38); Cangas de Morrazo, a un tal Varela en 1160 (39); Vigo, a Melón en 1176 (40) y Corme, a Sobrado, en 1178 (41).

Dentro de esos años, en 1170, concedió fueros a la ciudad episcopal de Tuy, a la que intenta cambiar el nombre por el augurativo de «Buenaventura». La ciudad, de protohistoria accidentada (sufrirá ahora otro cambio de emplazamiento), estaba sobre lo que seguramente era la principal ruta de la sal entre Galicia y las cercanas salinas del Norte de Portugal. La posición del rey frente al obispo de Tuy es mucho más fuerte que frente al arzobispo de Santiago. Suprime para los vecinos el portazgo de la sal, que percibían a medias el castillo de Entenza y la Catedral; suprime igualmente el «ius naufragii» en una proporción sustancial, pero a favor de los vecinos: en su totalidad, en todo el curso del Miño desde la desembocadura hasta la Barcela; en sus tres cuartas partes, en el resto del reino donde naufragase una nave de Tuy, o en la que un vecino hubiese cargado mercancía. Se concede también un seguro general a los mercaderes de Tuy en todo el reino (42). La pequeña ciudad, bien fortificada, bien comunicada, con un espléndido puerto fluvial y un traspaís de interesante producción vinícola, parecía destinada a un próspero futuro mercantil.

En torno al puerto de Faro, de momento, no se podía intentar nada. El puerto antiguo de la bahía, situado en el tómbolo de *Crunia*, había sido abandonado en algún momento de la Antigüedad tardía, con motivo tal vez de ataques desde el mar o al perder la función para la que los romanos lo habían fundado. Ya vimos el estado de ruina en que se hallaba a mediados del siglo XII y cómo, a pesar de todo, seguían recalando y refugiándose en él los navíos que llegaban del Norte. Pero la población ribereña se había ido desplazando hacia aquel punto más seguro, al fondo de la ría, donde el conde de Traba había fundado, en el reinado de Alfonso VII, una puebla, el

(37) ACS. *Tumbo A*, f. 52.

(38) 1159, Diciembre 28. Fernando II dona a Melón Santa Eugenia de *Ripa Maris* (AHN Clero. Melón, 1437/14, en SANCHEZ BELDA, *Catálogo...*, n.º 306).

(39) 1160, Abril 10. Fernando II dona a Varela una heredad llamada Cangas en Morrazo, junto al mar (AHN. Clero. Armenteira, R3, leg. 1505, *Ibid.* n.º 307).

(40) AHN. *L. Priv. Melón*, III, f. 454, en SANCHEZ BELDA, *Catálogo*, n.º 375.

(41) AHN. Clero. Sobrado, 530/12, en SANCHEZ BELDA, *Op. cit.*, n.º 381.

(42) Fuero de Tuy, caps. 1, 7, 8 y 11, en PORTELA, *La región del Obispado de Tuy...*, pp. 172-173).

«burgo de Faro». El Burgo, que, según quejas de los prelados compostelanos, hacía una competencia desleal a Padrón (43), había pasado también a su poder en 1161 aunque sólo en parte, pues la otra mitad de la población, al otro lado del puente, era del señorío del Temple (44). El Burgo fue entregado, a título de indemnización por los perjuicios causados a Santiago, con su coto y con todo el portazgo de los navíos. Navíos franceses, entre ellos (45), ya que el Burgo estaba mucho mejor situado que los puertos de la vertiente atlántica para recoger el tráfico marítimo que llegaba del Nordeste. Estos franceses, cuya presencia se presenta como un acontecimiento regular, eran los navegantes gascones de la *Societas Navium Baionensium*, que recorrían la costa hasta Portugal, y cuyas Constituciones nos confirman las escalas en el Burgo —o en el puerto del «Faro»— de esta ruta de cabotaje que llegaba desde La Rochelle (46). El Burgo, bajo su señorío compartido, iba creciendo, prosperando y convirtiéndose en el nuevo puerto de Santiago.

Abandonando pues sus intentos en torno a Santiago, cuyos arzobispos, empeñados en la defensa del «portus Apostoli», parecían tener todos los triunfos en la mano, Fernando II se volvió hacia el Cantábrico, en un momento en que el eje Brujas-Damme adquiría una posición rectora en la dinámica mercantil de la *koiné* atlántica. Con la fundación de Vivero y Ribadeo Galicia se va a asomar a esa zona con unos nuevos planteamientos: los del naciente comercio cantábrico orientado hacia Gascuña, Flandes e Inglaterra. Estos puertos gallegos van a estar entre los más jóvenes de la cornisa cantábrica: con la excepción de Avilés, y tal vez de San Sebastián, hacia 1180 las villas del Norte de Galicia eran las únicas en condiciones de recibir un tráfico internacional (47).

El viejo puerto de orillas del Eo, conocido tradicionalmente como «portus Iuliani», tal vez por su fundador, y más familiarmente, sobre todo para los extranjeros, como «Ripa Euue», debía de haber prosperado en forma alentadora cuando Fernando II decidió hacer allí una población. Comprando los lugares circundantes —Vigo, Villaselán, Piñeira— al conde Rodrigo, señor del territorio, fundó la nueva villa en 1182. La «Villanueva» se constituyó al lado del núcleo ya existente en torno a Porcillán, la «villavieja», amurallada y «jam populata» en el momento de la fundación. El mismo año el rey la entregaba al obispo de Villamayor-Mondoñedo para que trasladase su sede a este nuevo emplazamiento (48).

---

(43) «Accidit autem temporis patris mei magni imperatoris Afonsi celebris memoria, quod nouus portus in nouo Burgo de Faro a quibusdam minus sapientibus nec amicis ecclesie uestre nouiter est institutus, unde tam ecclesia uestra quam ciuitas iacturam sustinebat et diminutionem» (ACS, *Tumbo A*, f. 47 v.).

(44) AM Coruña. *Privilegios*, I/3.

(45) «...dono uobis et ire hereditario confirmo en perpetuum medietatem Burgi de Faro ab integro... cum omni portaticu nauium tam francorum quam aliorum omnium» (ACS. *Tumbo A*, f. 47 v.).

(46) «Item navis que in Yspanniam nauigabit... de Faro usque ad Sanctum Sebastianum, ad nauigandum in Rupellam, vel Burdegalam vel Baionum». (*Constitutio Societas Navium Baionensium*, fines S. XII-principios XIII, en PARDESSUS, J.M., *Collection des Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle*. Paris, 1838, vol. IV, pp. 283 ss.).

(47) V. FERREIRA, E. *Las rutas marítimas...*, p. 224.

(48) LOPEZ ALSINA, F. *Introducción al fenómeno urbano...*, p. 39.


LA RUTA GASCONA - Fines S. XII - S. XIII
Ruta documentada
Prolongación, o enlace con ruta servida por otros navegantes
Fuentes principales:
Const. Societ. Navium Baionensium
Portazgo Faro 1161
Fuero Bayona 1201
Brujas
La Rochelle
Bordeaux
Bayonne
S. Sebastián
Bermeo
Castro
Laredo
Avilés
Ribadeo
Vivero
Faro
Padrón
Bayona
Porto
Lisboa

¿Hay que ver en esta puesta de Ribadeo bajo el señorío episcopal un caso como los anteriores, un puerto más que se le escapa al rey de las manos? Fernando López Alsina lo ve como un medio de poner bajo la protección de un poderoso cercano a esta nueva villa, aislada y vulnerable, alejada del radio en que el poder real se ejercía con efectividad (49). Efectivamente, no sabemos que haya habido ninguna maniobra del obispo para hacerse con la nueva sede, ni que se haya planteado una situación de competencia como aquélla con la que, a todas luces, jugaron los arzobispos de Santiago para quedarse con todos los puertos que iban surgiendo en torno a Padrón.

* * *

El reinado de Alfonso IX fue más fructífero para los puertos de realengo. El rey emprendió una activa política de urbanización costera, en ambos frentes:

a) *Fachada cantábrica.* Desconocemos la fecha exacta de la fundación de Vivero, que López Alsina sitúa entre 1190 y 1210 (50). El conocimiento del año hubiera sido muy importante para saber cuál de los dos sectores de la costa acometió primero el rey: concretamente, si Vivero es anterior o posterior a Bayona. Por esos años, en torno a 1200, es el gran momento del despertar del Atlántico Norte, y nos gustaría comprobar cómo Alfonso IX, abandonando de momento la idea de hacer la competencia a los puertos, siempre pasivos, de peregrinación, se volvía en la primera fase de su plan repoblador hacia la incitante área franco-flamenca. Hubiera sido el momento ideal para establecer unos contactos firmes con Brujas, que en esos momentos es etapa final de las flotas hanseáticas. No tenemos documentación sobre navegaciones de gallegos en esos años; ni siquiera sabemos si tenían flota propia. Esta cuestión queda, pues, de momento, en simple conjetura.

La desconocida fecha en que Vivero pasa a señorío del obispo de Mondoñedo (del que sólo se recuperará para el realengo en 1346), puede estar ligada al rescate de Ribadeo en 1198. La sede de Mondoñedo continuó allí hasta 1233, cobrando la cuarta parte de las rentas. En 1216 se elimina a Meira, que tenía una renta en el portazgo antiguo de Porcillán y en todo el movimiento de la nueva villa (51).

b) *Fachada atlántica.* Poco le quedaba al rey, allí, donde fundar. Las rías de Noya, Arosa y Pontevedra estaban ya ocupadas por la Mitra compostelana. En la ría de Vigo, donde seguramente se refugiaban en las islas Cíes, como lo harían tantos posteriormente, los navíos gascones que iban hasta Portugal, funda en 1201 Bayona. Situada en el castro de Erizana, obtenido mediante cambio con el Monasterio de Oya que tenía un

(49) «Esta línea de vincular a Ribadeo al poder local más fuerte... se demostró eficaz cuando la misma Sede consigue excluir al monasterio de Meira de ciertos derechos adquiridos sobre Ribadeo». *(Ibid., loc. cit.).*

(50) «De las tres ciudades [Ribadeo, Vivero, Mondoñedo] es Vivero la que presenta una mayor penuria informativa en relación con sus orígenes... A nuestro juicio se trata, como en el caso de Ribadeo, de una fundación totalmente de nueva planta, erigida entre 1190 y 1210 en territorio de realengo y sometida en fecha incierta al señorío del obispo de Mondoñedo» (*Ibid.*, p. 42).

(51) «...in decima portatici portus Villani vel in toto portu ipsius Villenove qui dicitur Ripa Euues» (AHN. *Tumbo Meira*, f. XIV, en LOPEZ ALSINA, *Op. cit.*, 39 y n. 16).

puerto a su abrigo (52), es un indicio claro de la falta o del grave déficit de una flota de altura, en su intento de captar ese cabotaje francés que, desviado de su control en la escala de Faro, parece haber sido el único contacto con el extranjero y sus indispensables paños. Las elevadas exacciones que se perciben en Bayona a las barcas francesas que ancien sin descargar toda su mercancía parecen ser un método —ciertamente poco delicado, pero dentro de los usos de la época— para crear allí una *estaple* con descarga obligatoria, y forzar un comercio que de lo contrario podía pasar de largo (53). El nuevo nombre de la villa, tomado indudablemente del puerto del Adour, es un nombre propagandístico y augurativo, típico de la repoblación urbana que bautizaba las «Valencias» y «Florencias» de nueva planta en un deseo de emular el prestigio de las originales; tal vez, con un fin más concreto, un reclamo para atraer a los mercaderes bayoneses de paso, invitándoles a sentirse como en su casa; sin embargo, lo que se conserva del fuero de Bayona de Miñor no alude en absoluto a la recepción como vecinos de «francos» ni de otros extranjeros —salvo los buques en tránsito—, ni se conceden a éstos privilegios de ningún tipo, sino, como vemos, todo lo contrario.

La fundación de la villa tiene en todo caso un carácter netamente mercantil: se exime de portazgo en todo el reino a sus moradores, se dan garantías de seguridad a sus mercaderes que circulen por otras partes del reino de León, y a los que desde fuera acudan a su feria, y se suprime totalmente el derecho de quiebra para las naves que salgan de la villa («si se quebrase alguna nave y saliera a la ribera, el señor de la nave con todo lo que en ella tenía, vuelva a la villa quieto y seguro»). Las actividades son características ya de lo que va a ser en sus grandes líneas el comercio gallego: salazón de pescado, importación de paños y exportación de pieles. Su contacto exterior más regular e importante parece ser el puerto de La Rochelle, a donde envían mercancía, sin duda aprovechando los barcos franceses (54).

Más al Sur, en la desembocadura del Miño, La Guardia es más o menos contemporánea de Bayona, aunque se desconoce su fecha exacta de fundación (55). Un pequeño puerto sobre una mar muy dura, mal dotado para la carga y descarga de naves, su nombre alude a su carácter de plaza fronteriza, predominantemente castrense, que guardaba el entrante del Miño y vigilaba de paso la frontera de Portugal.

* * *

Habiéndose asentado en los dos extremos de la franja costera gallega el plan repoblador se orientó, en la fase siguiente, hacia lo que era no sólo la charnela entre los dos sectores, sino el más importante acceso marítimo a Galicia, desbancado ya Padrón: el entrante del Burgo de Faro.

---

(52) Fuero extractado en AVILA Y LA CUEVA, *Historia de Tuy y su Obispado*, Ms. de la Catedral de Tuy, II, ff. 118-121. A 12 de Abril de 1201, el rey dona a Oya el 10% del portazgo y caloñas de la villa y exime de portazgo a los barcos del monasterio que entren en el puerto (AHN Clero, Oya, publ. GONZALEZ, J. *Alfonso IX*, Madrid, 1944, II, n.º 147. V. También PORTELA, *La región del Obispado de Tuy*..., p. 175.

(53) Se cobran 300 sueldos a «la barca francesa» que toque en el puerto, «porque echó las áncoras en el mar» y no descargó todo lo que llevaba (Fuero de Bayona, publ. PORTELA, *Op. cit.*, pp. 176-177).

(54) PORTELA, *Op. cit.*, p. 176.

(55) PORTELA, *Op. cit.*, pp. 177-178.

Consciente de las posibilidades de captar su tráfico, y aprovechando el factor de debilidad que suponía la distribución de la puebla entre dos señores, el rey puso en práctica sus planes de restaurar el antiguo puerto del Faro en su primitivo emplazamiento o en un lugar idóneo próximo a éste.

Se trataba en primer lugar de desmantelar el Burgo. Alfonso IX compró sus partes a los respectivos señores en 1208, cuando la población del nuevo puerto estaba aparentemente poco avanzada. Si la Iglesia de Santiago tenía antes la mitad del Burgo y de su portazgo a pérdidas y ganancias, el rey le cambió este señorío por una renta fija —100 marcos anuales— en el nuevo portazgo de La Coruña (56): un sistema más seguro que la concesión de la mitad de un impuesto cuyos rendimientos futuros no se podían prever y que daría a la sede compostelana un eterno control sobre el puerto. En 1211 concedía también al Cabildo otra renta fija: 300 mrs. anuales sobre los derechos reales del puerto (57). El regateo debió de ser duro: el arzobispo obtuvo, en caso de no llegar a hacerse la nueva población o de su eventual destrucción, la opción de recuperar el Burgo viejo y sus rentas como antiguamente (58). La villa recibió su estatuto jurídico con un retraso de dos años, que Gautier-Dalché achaca a problemas con los señoríos de la tierra por la atracción de su campesinado hacia ella (59). El fuero de Benavente que el rey le dio, y que no se conserva, era seguramente una versión adaptada a una población marítima, versión que tuvo una pequeña irradiación en fundaciones urbanas posteriores (60).

En las primeras décadas del siglo XIII, La Coruña —que para los extranjeros seguía siendo «el puerto del Faro»— era una próspera villa fortificada, en cuya amplia ensenada buscaba refugio todo el tráfico que se dirigía hacia el Sur. La presencia del viejo faro romano, baliza tradicional e inconfundible para los navegantes del área, intervino sin duda como factor determinante no sólo en la conservación de su nombre, sino de su clientela, que veía en la nueva fundación un mero y afortunado cambio de imagen del pobre y dilapidado puerto en el que llevaba recalando desde tiempo inmemorial (61).

Con La Coruña Alfonso IX parece haber considerado rematada su campaña repobladora del litoral. pero le esperaba un epílogo, a cargo esta vez de los vecinos de la

(56) 1208, Junio 1: «...ecclesia Sancti Iacobi... habuit medietatem Burgi ueteris et medietatem portatici et omnium redituum... et hoc hactenus quiete habuit et possedit. Quia uero pro utilitate regni mei nouam construo populationem in loco qui dicitur Crunia apud turrim de Faro, et propter hoc ecclesia Sancti Iacobi omnes amittit redditus..., in recompensationem et concambium.. adsigno ei in portatico ipsius populationis de Crunia centum marchas singulis annis» (ACS *Tumbo A*, f. 63).

(57) ACS *Tumbo B*, f. 135.

(58) «... et si aliquo tempore euenerit, quod ipsa populatio destruatur uel ad presens non fiat, habeat ecclesia sancti Iacobi portaticum et omnes reditos... in ipso Burgo veteri de Faro,sicut antiquitus et usquemodo habere consueuit» (ACS. *Tumbo A*, f. 63).

(59) *Historia urbana de León y Castilla*, p. 89.

(60) En 1346, los vecinos de Muxía, a quienes se había concedido el fuero de Benavente, obtuvieron que el rey se lo cambiase por la versión coruñesa (AHDS, Cit. LOPEZ FERREIRO, A. *Historia de la S.A.M. Iglesia de Santiago de Compostela* (en citas sucesivas, H.C.). Santiago, 1900-1905, VI, 127 n. 3).

(61) «Ventis itaque prosperis... Phare pervenimus, quod est oppidum Galiciae dives admodum, portum habens flexuosum, turre sublimi presignata a Iulio Cesare constructa...» (Escala realizada en 1217 por una gran flota de cruzados del Norte, en la Crónica de Emo, MGH SS, XIII, pp. 478-79, cit. ALMAZAN, *Gallaecia Scandinavica*, p. 140).

villa de Betanzos, fundada en un emplazamiento muy antiguo en un profundo entrante de la bahía coruñesa. Considerando que el castro de Unctia, en el fondo de la ría, en la confluencia de los ríos Mendo y Mandeo, y junto a un camino real donde, por lo menos desde 1138 se percibía un portazgo, era una situación más ventajosa, rogaron al rey que autorizase el traslado de su población para allí. Hubo que indemnizar al monasterio de Sobrado, propietario del castro y perceptor del portazgo, con la mitad de las capillas que se construyeran y una cuarta parte de las rentas de mar y tierra de la nueva población, que recibió su privilegio a 13/2/1219 (62).

3) *LOS AÑOS DE CRECIMIENTO: 1230-1380*

Tras la fundación de las villas nos hallamos ante un largo período de unos 150 años, años demasiado oscuros para la importancia de todo lo que se estuvo gestando en ellos. La escasez de información, ya desde los años inmediatamente posteriores a los privilegios fundacionales de las poblaciones, es notable, especialmente por lo que respecta a las fuentes gallegas. Son sin embargo unos años decisivos, que de estar mejor documentados nos darían muchas respuestas sobre el origen de los fenómenos que se van a producir en el período siguiente.

En estos años de latencia y preparación antes del despegue de finales del siglo XIV es cuando Galicia va a entrar en los circuitos comerciales, y lo va a hacer de una forma activa, al mismo paso —dentro de su modesto potencial— que los otros pueblos marineros contemporáneos. Todo ello pese a los dos principales factores que van a intervenir en la situación:

a) La integración en el reino de Castilla, a la muerte de Alfonso IX, va a convertir a Galicia en una región marítima periférica y mal comunicada con respecto al conjunto de las tierras de la Corona, donde va a tener que competir en condiciones desiguales con los pujantes puertos del Cantábrico. Pero si es cierto el alejamiento físico de los reyes y la disminución del interés de éstos por los puertos gallegos en particular, Galicia se va a beneficiar indirectamente del auge del reino castellano-leonés: las medidas generales de protección a los puertos, de ordenación aduanera, de promoción del comercio, pensadas en primer lugar para los puertos propiamente castellanos, no la marginan, y las conquistas de Fernando III, en las que la participación de los gallegos es bien mediocre, abrirán a éstos, como naturales y no como extranjeros, la vital plaza de Sevilla.

b) El progresivo deslizamiento de varios de estos puertos hacia el régimen del señorío, proceso que va a culminar en el reinado de Enrique II, y que dejará a los pocos puertos realengos —Vivero, La Coruña, Bayona— convertidos en enclaves aislados.

Es sin embargo y también el período en el que veremos aparecer manifestaciones incitantes, indicio de crecimiento: los primeros buques gallegos identificados y su presencia en los puertos del área nord-atlántica; el paso de Galicia a un comercio de signo activo y ya de amplio radio, abarcando el área entre Andalucía y Flandes; un hito en

(62) AHN. Sobrado, R-34, en GONZALEZ, Julio, *Alfonso IX*, II, n.º 369. El primitivo emplazamiento era, según la versión más comunmente aceptada, en el lugar de Betanzos Vello, parroquia de S. Martín de Tiobre, cuyas ruinas existían aún en tiempos del cardenal Hoyo. Tiobre pasaba por ser el castro central de un grupo de siete, entre los que estaba incluido el de Unctia (HOYO, *Memorias...*, pp. 281 y ss.).

su expansión geográfica, con la instalación —no sabemos cuándo ni cómo— en Sevilla. Al desembocar en el último tercio del siglo XIV, la Galicia marítima aparece a la vista del estudioso ya madura y configurada en su estructura administrativa, su régimen aduanero y de alfolíes, con su industria pesquera y su construcción naval ya lanzadas y con un perfil bastante neto de sus mercados y áreas de actividad, y de las villas por donde esta actividad se canaliza. Este apartado intentará examinar, a partir de una documentación muy fragmentaria, la génesis de todos estos procesos.

a/ *La prolongación del proceso repoblador*

El largo reinado de Fernando III, absorbido por su actividad guerrera, apenas aportó novedades. El rey se limitó, acosado por los peticionarios interesados, a confirmar antiguos privilegios y salvaguardar en algunos casos los intereses de las jóvenes poblaciones, amenazadas a veces en su crecimiento. Es el caso de La Coruña, que seguía luchando con la competencia del Burgo de Faro, especialmente de la mitad que pertenecía al Temple. Pese a la compra hecha por Alfonso IX, el comendador del Burgo se había mostrado reacio a despoblarlo. En 1235, el rey Fernando tuvo que repetirle la orden, con amenaza de mandar destruir todo lo que, haciendo oídos sordos, se había seguido edificando desde 1208 (63). De hecho la amenaza no se llevó a cabo y los templarios siguieron instalados allí. Sancho IV repitió el mandato, pero el problema sólo acabó con la extinción del Temple en 1312 (64).

Con Alfonso X se inició una segunda vuelta de fundaciones urbanas en la costa, lo que Morales Belda llama un proceso de «rellenado de huecos» (65) y que era un intento por parte de los reyes, al menos en el caso gallego, de asentarse más firmemente en un litoral excesivamente dominado por el señorío eclesiástico. Los puertos fundados en esta etapa, salvo Muros —y éste siguió el camino de todos los que fueron a parar a la Mitra compostelana— no tuvieron apenas peso en el panorama mercantil del período posterior, y algunos, pese a la protección y privilegios con que se les respaldó en su origen, decayeron estrepitosamente en menos de un siglo.

La primera de estas fundaciones fue la puebla de Ortigueira, cuyo privilegio fundacional data de 1255; un privilegio con grandes expectativas sobre el futuro comercial de la villa: «que hayan puerto y villa; y todos los navíos tanto suyos como ajenos que a él quisieren aportar, vengan salvos y seguros con vinos y con paños, con sal y con todas las otras cosas que trajeren; pero a mi me den el portaje que dan en la Coruña los navíos que allí aportan (66)». Más o menos contemporáneo de Ortigueira —no se sabe en qué fecha exacta recibió sus fueros— es Cedeira, que en el ordenamiento de Cortes de Jerez de 1268 aparece como puerto con aduana (67). Con estas fundaciones preten-

(63) AM Coruña, *Privilegios* I/3, inserto en cf. de Sancho IV.

(64) V. nota anterior e Hipólito de SA, *El Monacato...* I, 266.

(65) MORALES BELDA, F. *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974, p. 123; RUIZ DE LA PEÑA, J.J. *Las «polas» asturianas en la Edad Media*, Oviedo, 1981, p. 13 ss. y *Poblamientos*, 32 ss.

(66) P. Ricardo CAPPA, *Estudios críticos acerca de la dominación española en América*, t. X, p. 327, cit. FERNANDEZ DURO, *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*. Madrid, 1983, p. 462, RUIZ DE LA PEÑA, *Poblamientos...*, 35 ss.

(67) *Cortes*, I, 64 y RUIZ DE LA PEÑA, *Op. cit.* 44 ss.

día el rey asentarse en el chaflán del cabo Ortegal; pero estos puertos no pudieron luchar con la atracción que La Coruña ejercía sobre la navegación de esa zona.

También se empezó a poblar en su reinado la Puebla del Muro, la futura Muros, en la misma ría de Noya, aunque no había de recibir su fuero y su estatuto de villa hasta el reinado de Sancho IV (68). Su actividad era exclusivamente pesquera hasta bastantes años después de su fundación.

Un caso aparte es el de Puentedeume. Fundada en 1270 a fuero de Benavente, no parece haber sido planeada con muchas ambiciones mercantiles: la única actividad que se regula es la pesca (69). Efectivamente, su nacimiento no se debió, como en los casos anteriores, a la persecución de unos objetivos estrictamente económicos. Surgió a petición de los habitantes de las tierras de realengo de la zona en torno al largo puente sobre el Eume —unas tierras desarticuladas y acéfalas— que necesitaban agruparse y protegerse contra la pequeña nobleza local (70). Se escogió como emplazamiento la propia cabeza del puente, al fondo de una ría de poco calado y con la molesta vecindad, desde el punto de vista mercantil, de Betanzos, Ferrol y Neda. La pequeña villa nunca prosperó mucho y apenas encontraremos a sus navíos y mercaderes en otras tierras.

En las cercanías de La Coruña adquirieron cierta entidad Ferrol y Neda. No se conoce la fecha de concesión de fuero a Ferrol, antigua parroquia propiedad de S. Martín de Jubia y cuya primera mención documental es de 1087 (71). En el ya citado Ordenamiento de 1268 figura ya como puerto con aduana, lo que presupone su *status* urbano.

En cuanto a Neda, aunque parece haber tenido actividad mercantil desde fines del siglo XIII (72), nunca tuvo privilegio de carga y descarga. En fecha ya tardía sus vecinos intentaban ejercer este derecho y el de alfolí alegando un privilegio de Alfonso XI, concedido a partir de la presunta participación de una nave en el sitio de Algeciras. El privilegio, que presenta caracteres bastante sospechosos (73) no fue reconocido y

---

(68) Se desconoce la fecha de esta primera población de Alfonso X; Sancho IV la puebla a fuero de Benavente en 1286 (T. GONZALEZ, *Col. Privilegios*... VI, n.º CCLXVII) y Fernando IV, al donarla al arzobispo en 1299, la entrega «con toda su alfoz et con aquellos terminos que dio el Rey *don Alfonso* quando la poblo» (ACS, *Tumbo B*, f. 45); a menos que se trate de una confusión de nombres, Muros habría conocido dos momentos fundacionales.

(69) «Otorgamosles... todos los nuestros derechos... salvo portadgo de baxeles et de los otros nauios que y aportaren o que y venieren a pescar de otra parte, pero los pobladores desta puebla et su alfoz que pudieren pescar libremente por la mar, que pesquen libremente sin otro embargo, et que non den portadgo nin derechos ningunos de los que pescaren con los sus nauios en la villa nin en su alfoz». Les concede además un mercado semanal, el famoso «feirón» de los domingos, que aún se celebra (ACS, pergaminos, publ. LOPEZ FERREIRO en *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, p. 163).

(70) Este poblamiento, por las circunstancias, y el modelo de carta, parece insertarse en una operación llevada a cabo por el rey, y que incluyó también a varias pueblas asturianas (RUIZ DE LA PEÑA, *Las «polas» asturianas*... pp. 71-72).

(71) MONTERO DIAZ, S. *Colección Diplomática de S. Martín de Jubia*.

(72) Un mercader de Neda en Inglaterra en 1296 (CPR., 16/9/1296, p. 203).

(73) Lo que se conserva de este privilegio (datado en Tarifa a 12/9/1339 y por lo tanto anterior a la toma de Algeciras) es una transcripción muy corrompida del siglo XVIII, de sucesivas confirmaciones de Juan II (Valladolid 12/4/1422), Enrique IV (15/5/1467) y Fernando VI (5/8/1746). En la exposición de motivos se narra, con pelos y señales, la hazaña del escudero Alfonso y su nao de 200 toneles rompiendo la cadena de Algeciras, en una «fabla» que no coincide mucho con la de los documentos medievales auténticos. Las concesiones son astronómicas: «quita-

Neda nunca pudo ejercer pacífica ni legítimamente estos derechos. Por ello tuvo continuos pleitos con los arrendadores mayores de estas rentas y con los concejos de Ferrol y Coruña, a los que intentaba arrebatar el tráfico.

Aparte del anecdótico vecino de Neda que mencionamos más arriba (y que, dicho sea de paso, iba en un navío de Pontevedra), Neda no tiene prácticamente papel en el comercio exterior ni interior de la baja Edad Media; nunca fue puerto de carga y descarga, ni tuvo flota, y sus supuestas reivindicaciones no aparecen en la documentación de los Reyes Católicos ni de monarcas posteriores. Es probable que este privilegio sea una falsificación del siglo XVIII, intentando recuperar alguna posible concesión que se les hizo, efectivamente, en el reinado de Alfonso XI, pero que se habría perdido en el período en que la villa pasó a señorío de los Andrade.

A principios del siglo XIV está ya fijada la fisonomía de la costa gallega, salvo el crecimiento tardío de algunos puertos de importancia secundaria. La repoblación costera, en sus grandes líneas, se puede considerar rematada.

b/ *La ordenación y promoción de las actividades comerciales*

El mercader, hombre orientado al lucro, necesita incentivos y facilidades para ejercer su actividad. Las franquicias, privilegios y libertades individuales y colectivas, prometidas ya en las cartas de población al estamento marinero y mercantil de los nuevos núcleos urbanos, fueron ampliándose, precisamente, a la esfera de lo económico. Si lo primero que les dieron los reyes fue una mínima seguridad de no ser despojados en la costa o maltratados por los caminos, vendrán ahora las concesiones de privilegios fiscales dentro de sus villas y a lo largo de las rutas (74), las facilidades para comerciar puestas a disposición de los marineros más modestos, con la exención de sus

---

mos y relevamos al dicho concejo y regimiento de la dicha villa de Neda que ahora son y seran de aqui adelante que non paguen en ningunos maravedís que por nos y por nuestros sucesores sean demandados al dicho Reino de Galicia así de monedas como de fogaderas *(sic)* e martiniegos *(sic)* e pedidos e servicios y de otra manera cualquiera salvo de alcabala según lo han de uso y costumbre. Item más queremos e mandamos para siempre que hayan e gocen de haber carga y descarga de todas las mercaderías que se cargaren e descargaren en el dicho su puerto desde el cabo que llaman de Monton e fasta la dicha villa sin embargo de los arrendadores de diezmo e alfolí, ni de las de non dar para ello consentimiento pagandoles derecho a la dicha carga y descarga...» (Publicado en *Galicia Pintoresca. Homenaje a cinco villas*, «El Ideal Gallego», 8/9/1922, por E.C.A., el cual comenta: «Obedecieron estas confirmaciones a diferentes pleitos sostenidos por la villa de Neda ya con los arrendadores de rentas reales sobre pago de las monedas de pedidos y servicios o por prohibición de que no tuviesen carga y descarga en los puertos de La Coruña, Betanzos y otros, ya contra el regimiento y villa de Ferrol, porque los vecinos de Neda se entrometían a cobrar los diezmos de las embarcacines de todas clases que recalaban en el puerto y ría de Ferrol, o ya con la ciudad de La Coruña, porque en ésta les exigían los derechos de la leña que sus embarcaciones llevaban a vender los de Neda»).

(74) Alfonso X exime a los mercaderes de La Coruña del pago de empréstitos exigido por su padre, «de que se tenian por agrauiados et por desaforados... por que se pueble meior la villa de la Crunna et por que los mercaderos que hy vinieren morar uiban seguro *[roto]* acrecentarlos en sus bienes por que sean mas ricos e mas abondados... otorgo a todos los caualleros et a todos los mercaderos et a todos los moradores que son e seran daqui adelante por siempre jamas en la villa de la Crunna et en todo su termino que non den enprestito forçado...» (AM Coruña, *Privilegios*, IV/7). En 1268 se exime a La Coruña de todos los impuestos de tránsito (peaje, portazgo, anclaje, etc.) en todo el reino salvo Toledo, Murcia y Sevilla (AM Coruña *Privilegios* I/14 y IV/41).

pacotillas o «quintaladas», y la dignificación de la actividad marinera, concediendo a los hombres de mar *status* de hijosdalgo a efectos penales, medida con la que tal vez se intentaba también atraer hacia el mar al estamento nobiliario (75).

El lanzamiento de la actividad mercantil de las villas exigía también la organización de su actividad portuaria desde el punto de vista fiscal y de control de los intercambios exteriores. De los diversos impuestos ya trataremos con detalle en otro capítulo. Baste saber que en este momento la existencia de una industria de la construcción naval y las necesidades de la guerra crearon el impuesto de la «galea»; nació, sobre el tráfico internacional, el impuesto de los «diezmos de la mar», sustituyendo a los imprecisos peajes, portazgos y «derechos» que se venían cobrando indiscriminadamente en el tráfico interno y externo; en cuanto al establecimiento de los puertos de carga y descarga por los que se iba a canalizar este tráfico, Alfonso X, en las Cortes de Jerez de 1268, dio una organización global y definitiva al régimen mercantil de los puertos castellanos, tanto de realengo como arzobispales y de otros señoríos (76). En Galicia, concretamente, el Ordenamiento tendía a concentrar el comercio exterior en un número restringido de puertos donde se ponían veedores reales; la medida tendía tanto a paliar en lo posible el contrabando, que se creía así más fácil de vigilar, como a proteger el crecimiento de aquellas villas, impidiendo que el escaso potencial económico se pulverizase a lo largo de los casi 700 kms. de la costa.

A través de este documento se pueden ver cuáles eran los principales puertos, o más bien los únicos autorizados, en este momento: desde el Este, Ribadeo, Vivero, Betanzos, Coruña, Santa Marta de Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Bayona y La Guardia. Quedaban relegados en una categoría secundaria los puertos arzobispales de Pontevedra, Padrón y Noya, con una actividad comercial muy limitada en toda mercadería que no fuese pescado o sus subproductos: «non sacan por y sinon sain e pescado», reza el Ordenamiento con un cierto tonillo despectivo. Sin embargo, estos tres puertos tenían mucha más vitalidad y potencial que la gran mayoría de los que ostentaban aduanas del rey, muchos de los cuales pasarán en el siglo siguiente a una oscuridad casi total.

c/ *La protección a los puertos de realengo*

La Coruña, el puerto mejor orientado al comercio exterior, recibió un trato de favor. Dándose cuenta de su valor comercial y estratégico, Alfonso X y sus sucesores privilegiaron a la villa, recortando a los puertos del entorno todas las ventajas que pudieran hacerle sombra. En 1255 se le otorgó, frente a Betanzos, la exclusiva de descarga y depósito de sal (77); y, deseando atraer el tráfico cantábrico, hacia la misma fecha el rey eximió de la parte del portazgo que a él le correspondía las mercancías que entrasen por mar desde Santander y Castro Urdiales (78), librando además, como vimos, a sus mercaderes del pago de empréstitos. El establecimiento en La Coruña de una de las pocas cecas que había en el reino, cuyos oficiales gozaban de unas franquezas y privilegios que Fernando IV confirma en 1298 (79), es prueba de la intención de los

(75) Las dos concesiones son de Fernando III, en cf. de los RR.CC. a 22/3/1484. MP, col. Sampedro, C83.
(76) *Cortes*, I, 64.
(77) AM Coruña, *Privilegios* I/15.
(78) AHN. Clero. Sobrado, 542/8, en SANCHEZ BELDA, *Catálogo*... n.º 761.
(79) AM Coruña, *Privilegios* I/8.

reyes de convertir a la villa en un auténtico «polo de desarrollo» y el reducto realengo más fuerte de Galicia. Esto no se logró sin resistencias. El ya mencionado privilegio por el que los coruñeses se encontraban libres de impuestos de tránsito fue contestado en diversas partes del reino, necesitando de continuas confirmaciones (80). Su adversario más encarnizado fue precisamente Betanzos.

La tensión entre La Coruña y Betanzos, que luchaban por el tráfico de la ría, se agudizó en el segundo tercio del siglo XIV. Betanzos debía de haber alcanzado en estos momentos un poderío económico difícil de calibrar. Pero sus derechos de carga y descarga, reconocidos en el Ordenamiento de Jerez, peligraban por la rivalidad coruñesa. El litigio que se entabló entre ambas villas por estos derechos había recibido sentencia de Alfonso XI, probablemente cuando su viaje a Galicia en 1331, sentencia que no se conoce, pero que, por lo que se puede deducir de los hechos posteriores, fue a favor de La Coruña. Pese a ella, seguía en pie un auténtico estado de guerra, con violencias y muertes entre los vecinos. Los de La Coruña, dando alcance al rey en el real de Gibraltar, habían obtenido a 29/7/1333 una confirmación de todos sus privilegios (81). Años más tarde, en 1345 y aprovechando una peregrinación a Santiago, Alfonso XI se dio una vuelta por los puertos gallegos, tratando de estimar su potencial y ganarse su ayuda para las próximas campañas de Andalucía. Visitó personalmente La Coruña y Betanzos, convocó a los representantes de ambos concejos y, considerando que «el puerto de la Crunna es el uno de los sennalados puertos que a en el nuestro sennorio, e muy conplidero para nuestro seruiçio, e logar muy seguro para poder estar y muy grandes naues e armarse muy grand flota e estar y munchos nauios para nuestro seruiçio, lo que no podia faser en Betanços, e como quier que (=aunque) sea puerto Betanços, es rio e non logar do puedan entrar grandes nauios», limita los derechos de carga y descarga de Betanzos —sin suprimirlos—, supeditando su puerto al de La Coruña:

—Los vecinos de Betanzos podrán sacar por el puerto el vino y demás productos de la tierra; pero lo que traigan al regreso, si lo hubieren de descargar en alguna parte entre las Sisargas y el cabo Prior, deberán hacerlo en La Coruña; fuera de estos límites, podrán descargar donde quieran.

—Podrán llevar por mar o por tierra a Betanzos las mercancías que descarguen en La Coruña, tras pagar los correspondientes derechos.

—Los vecinos de Betanzos podrán sacar y cargar toda clase de mercancías por La Coruña, si lo desean, pagando sus derechos.

—Sólo podrán circular por mar de La Coruña a Betanzos mercancías que sean de vecinos de estas dos villas.

—No se podrá descargar en Betanzos sal llegada por mar, aunque proceda de La Coruña; tendrá que acarrearse por tierra.

---

(80) Carta de Sancho IV (1286), confirmada por Fernando IV en 1297, Alfonso XI en 1332, Enrique II en 1371, Juan I en 1379 y Enrique III en 1393 (AM Coruña, *Privilegios* I/10, 13 y 14) y por una ejecutoria de 1505 (*Ibid.* IV/41). «E agora algunos nosos vesinos disen nos que en alguus dos ditos Regnos, quando elles ou suas mercadorias acaesçen de y seeren, que alguũ ou alguũs... por lles faser mal e dapno, que cubiigan a elles e a suas mercadorias disendo que lles pagen portadigo e ancleageem e pasajeen ou disendo que non son quitos de o pagar, ou que non son nosos vesiños, e que les non queren gardar as ditas franquesas e libertades...» (AM Coruña *Priv.* I/14).

(81) AM Coruña, *Privilegios* I/10.

—Se autoriza a La Coruña a que importe vino de donde quiera (antes el privilegio de «meter vino de fuera» lo tenía Betanzos» (82).

La innegable falta de condiciones del puerto, unida a esta sentencia que canaliza prácticamente todo el tráfico de Betanzos a través de La Coruña, explica su falta de papel en la documentación relativa al trafico exterior. La villa no tiene flota de altura, porque no le resulta rentable —ni tal vez posible— sostenerla. La falta de fondos notariales nos impide saber en qué proporción los betanceiros participaban del armamento naval coruñés. Es posible que esto redundase en un cierto desarrollo compensatorio de la de pequeño cabotaje; pero esto sólo se puede suponer, ya que el tráfico de cabotaje y el mundo de las embarcaciones menores está en general muy mal documentado. Sin embargo, y a pesar de todas estas cortapisas, la villa alcanzó una indudable prosperidad a partir precisamente de estos años, y que salta a la vista en los restos de su monumentalidad urbana, sobre todo en sus hermosas iglesias gremiales, la de Santiago, patrocinada por la cofradía de mercaderes de paños, y la de Santa María do Azougue, de los mareantes, iniciadas a principios del XIII, con importantes reformas en el XIV y con una actividad constructora, extendida a otros edificios de la villa, que continúa en el siglo XV. En 1342, Alfonso XI le ratifica su condición de realenga y en 1350 le concede una exención fiscal sobre sus ventas de vino y pescado dentro de la Corona de Castilla (83).

Ya desde los años agitados de Sancho IV, otras villas, especialmente las más pequeñas, temieron ser enajenadas del realengo; a partir de esta época encontramos algunas promesas reales en sentido contrario. Aparte del ya mencionado caso de Betanzos, a 4/6/1285 Sancho IV promete al concejo de Santa Marta de Ortigueira, al que habían llegado rumores de que la villa iba a ser donada a un noble, que nunca será enajenada a particulares «por seren como son antigamente nuestros e de la Corona Real y la dicha villa & tierra es puerto & puerto de la mar por donde se nos podería venir desseruiçio de nuestros contrarios & auersarios (84)». El interés de los reyes por controlar los puertos no era sólo económico, sino estratégico. Un puerto en manos de un vasallo de fidelidad dudosa era una puerta abierta al enemigo. Y ahora precisamente, cuando Castilla empieza a intervenir en los conflictos internacionales, es cuando la costa de Galicia, tan propicia a los desembarcos extranjeros, adquiere importancia en este sentido.

Sobre Vivero y Ribadeo sabemos muy poco en este momento. En los primeros años del XIV parecen haber llegado, tras haber superado los tiempos revueltos de las últimas décadas (85), a una cierta prosperidad que se refleja en su proyección exterior: ambos puertos, entre 1303 y 1309, envían naos y cocas a Bordeaux, a hacer la carrera de los vinos (86). Durante la segunda mitad del siglo XIV, los dos serán de realengo:

(82) AM Coruña, *Privilegios*, I/18.

(83) *Historia de Betanzos el antiguo y moderno, sacada del archivo del monasterio de San Martín de Santiago, cajón 19* (Publ. en apéndice a la Historia de Galicia de B. Vicetto, T. V., pp. 435 ss.). Lo cita también HOYO, *Memorias...*, pp 383-4, que lo vio en el Becerro del Ayuntamiento, fols. 6 y 7.

(84) GAIBROIS, Mercedes. *Historia del reinado de Sancho IV*. Madrid, 1922-28, I. p. CDX.

(85) En 1303 se concede a los vecinos de Vivero la exención de pagar pecho por los «muchos males e estragamientos e quemas» que hubo desde la muerte de Sancho IV (Publ. BENAVIDES, *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860, II, p. 356.).

(86) PRO. London. E101, *Constable of Bordeaux*, 1303-9, *passim*.

Vivero, recuperado por Alfonso XI en 1346, y Ribadeo, todavía no afectado por las mercedes de Enrique II.

d/ *El despegue de la construcción naval*

Entre mediados y finales del siglo XIII aparecen los primeros testimonios de la existencia material de buques gallegos. Naves de Pontevedra, Vivero, Ribadeo y La Coruña aparecen desde 1275 en aguas británicas y flamencas (87). Es posible que ya hacia los años 40 del siglo Galicia contase con una cierta cantidad de buques propios, aunque su presunta aportación a las campañas de Fernando III esté todavía por demostrar de una manera fehaciente.

Si hasta entonces los mercaderes gallegos se habían ido arreglando con el transporte que les brindaban los marinos de Gascuña, de San Sebastián y otros puertos vascos, de las cuatro Villas, es evidente que algún factor intervino para impulsarles a construir sus propios barcos. Tal vez el potencial de excedentes exportables rebasaba la capacidad de transporte de los navíos forasteros. Muy posiblemente influyó también el cambio de orientación de la flota cantábrica, que antes, con sus actividades dispersas, estaba a su disposición como flota auxiliar, y que, con el auge de la exportación lanera por sus propios puertos, se va a especializar en su transporte. No es imposible tampoco que, en un momento dado, haya surgido el deseo de seguir rutas distintas, tanto desde el punto de vista literal (a los gallegos les interesaba más la travesía directa hacia el Norte que el cabotaje por la costa francesa) como político: una resistencia a involucrarse en los conflictos de vecindad que continuamente enzarzaban a vascos y cántabros con ingleses y bayoneses.

El hecho es que, en esos años finales del XIII, Galicia toma la inciativa de su transporte. Es cierto que hay menciones anteriores a 1275 de mercaderes gallegos en el extranjero; pero son individuos aislados y nada indica que vayan en sus propios navíos. Por otra parte, los fueros y privilegios concedidos a los puertos plantean la existencia de navíos locales como algo más hipotético que real. 1275 sigue siendo, de momento, la fecha de aparición del primer navío gallego. Estos empiezan a encontrarse, cada vez más numerosos, a partir de este año. En 1284, cuando los enfrentamientos entre Alfonso X y su hijo, desde Galicia se enviaron privisiones, madera y armas a Sevilla y otras tierras fieles al rey (88) y, bajo el liderazgo de Fernán Varela, se hizo guerra de corso en la costa, apresando algunos balleneres del infante (89).

Galicia contribuyó con buques —no sabemos con cuántos— a la flota que Sancho IV hizo armar a finales de 1291 para la campaña de Algeciras. No es verosímil que, dada la rapidez con que se requisaron, estos navíos se hayan construído para la oca-

(87) En 1274-75, nave de Pontevedra en Southampton (PRO SC6/1031/24); en 1296, salvoconducto del rey de Inglaterra a la *Santa María*, del mismo puerto (PRO, *Patent Rolls*, CPR 16.9.1296, p. 208); en 1297, naves de Coruña en Lisboa camino de Francia y Flandes (Arq. da Câmara Municipal de Lisboa, *Misticos de Reis*, l. 2, en DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, Lisboa, 1944, I-suplemento, p. 21 ss.); en 1303, naves de Coruña, Vivero y Ribadeo en Bordeaux (PRO. E101/158/10).

(88) GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, p. clxxiii.

(89) *Ibid.*, p. clxxviii.

sión: la orden se dio hacia el último trimestre de 1291, y en Junio de 1292 la flota ya había llegado ante Tarifa transportando once ingenios de batir (90).

Las campañas navales de los reyes en este período debieron de castigar duramente a la flota gallega, en la medida en que haya contribuido a las requisas de buques que se hacían en estas circunstancias. Recordemos que, aparte de las galeras, que eran las únicas embarcaciones específicamente de guerra, el procedimiento en toda Europa y durante toda la Edad Media era requisar naves mercantes, utilizándolas para transporte de tropas, vituallas y máquinas de guerra, o acondicionándolas para acciones bélicas con la adición de castillos a proa y popa y de cofas de combate. Las campañas de Alfonso XI, especialmente, ocasionaron muchas pérdidas entre las naves reclutadas en los puertos de Castilla del Norte. En la campaña del Estrecho de 1339-40, la flota propiamente castellana consistía en 27 galeras, 6 naos y algunas embarcaciones menores de transporte, que fueron desbaratadas en Gibraltar el 4 de Abril de 1340; en Junio se reemprendió la guerra, con ayuda de una flota genovesa y otra portuguesa, y se intentó reconstruir una tercera flota castellana: cinco naos que se habían salvado de la derrota de Gibraltar, más otras siete conseguidas en el Norte. Una vez más, fue destruida y desbandada por una tempestad (91).

Estos datos son elocuentes de la poquísima disponibilidad de naves grandes que había en la costa septentrional del reino. Es posible que la mayoría de los propietarios, ante los rumores de guerra y antes de que se diese la orden de requisa, hubiesen escapado, pretextando viajes comerciales al extranjero. Esto es más verosímil que una carencia de navíos o una destrucción total de los mismos: al año siguiente, el rey tiene en el Estrecho, después de la victoria del Salado, «treinta naves de las villas de las marismas de Castiella» que, recordemos, incluye Asturias y Galicia (92), y que probablemente habían asomado de nuevo por los puertos del reino, tras las noticias de la victoria.

Las guerras de Pedro I nos facilitan también alguna información marginal sobre los efectivos navales castellanos, que nos puede resultar orientativa para calcular la parte que en ellos tocaba a los puertos gallegos.

No sabemos en qué medida les afectó la requisa de naves que se hizo cuando en 1359 Pedro I preparó una flota para ir contra el rey de Aragón. Se pidieron naves a Galicia, que aparentemente no aportó ninguna: «E la flota que levaba era esta: galeas suyas del Rey eran veinte e ocho, e dos galeotas, e quatro leños; e *naos de castil davante, que allegó por su Reino, eran ochenta;* e galeas de Moros... eran tres; e de Portogal... diez galeas e una galeota... E los caballeros de Castilla que eran patrones de las galeas del Rey eran estos: [Boccanegra, los Avendaños, Tenorio, etc., pero ningún gallego]... E en las otras galeas iban mareantes por patrones, por quanto eran galeas mas sotiles e mas ligeras, e las enviaba el Rey a muchas partes... (93)». Al desarmarse la flota, «las naos

(90) El rey «mando luego armar muy grand flota en los puertos de la mar de Castilla e de Asturias e de Galicia,... e desque las gentes fueron y llegadas, e la flota que en Castilla e en Asturias e en Galicia armaran, en que iban once engeños que mandara él facer, llegó a Tarifa... e tomaronla en el mes de Setienbre» (*Crónica de Sancho IV*, en *Crónicas de los Reyes de Castilla*, I. Madrid, 1875, p. 86).

(91) *Crónica de Alfonso XI, Ibid*, pp. 307, 309, 320-321.

(92) *Crónica de Alfonso XI*, p. 335.

(93) Pero LOPEZ DE AYALA, *Crónica de Pedro I, Crón. de los Reyes de Castilla*, I, Madrid 1875, p.

de Castilla tomaron de Málaga su camino para el cabo de Sant Vicente, e dende para Asturias, e a Vizcaya, e a Guipúzcua, de donde eran (94)». Ninguna mención a Galicia, que sin embargo, tiene naves mercantes en el mar. En efecto, al enterarse los aragoneses, desarman ellos también parcialmente su flota, «e las diez galeras dellas fincaron en la mar, e pasaron contra Portogal, para fazer algund daño si fallasen navios de Castilla, o de Portogal, o de Galicia: e asi ficieron algund daño en pequeños navios, e dende tornaronse para Aragon (95)».

Esta resistencia de Galicia a contribuir a las campañas navales va a ser una constante a lo largo del período estudiado. No se puede pensar en un favor especial por parte de los reyes, pues se sabe que se dirigían regularmente a los puertos gallegos en demanda de buques. Testimonio concreto de ello, aparte de las generalidades de las crónicas, es la alusión de los reyes, desde Sancho IV, a las armadas que mandan hacer «en la costa del Reino de Galicia, señaladamente la Coruña, e Betanzos e Viuero e Ribadeo (96)». Tampoco se puede achacar a una falta real de efectivos: en este momento, como se verá en otra parte de este trabajo, los barcos gallegos están bien activos en las rutas del Canal y de Andalucía... Actividad que seguramente les habrá ayudado a escabullirse de la pesada contribución de guerra, en un esfuerzo de autopreservación que puede haber sido uno más de los factores de su despegue a finales del siglo.

e/ Los puertos señoriales y el desarrollo de la industria pesquera

Este período, desde el primer tercio del siglo XIII hasta fines del XIV, es para las villas portuarias arzobispales un momento de organización y de institucionalización de sus actividades pesqueras y mercantiles. Su principal artífice parece haber sido el arzobispo D. Juan Arias, de cuyo pontificado datan las «costumbres» romanceadas de Pontevedra, que se adoptan inmediatamente por Noya, el puerto que la seguía en importancia. A mediados del siglo XIV se compilan, actualizan y ponen en romance las antiguas costumbres de Padrón, y se codifican también los derechos fiscales del arzobispo en su villa de Muros, la de incorporación más reciente (97). A través de estas fuentes se puede observar el gran peso específico que tenían la pesca y la venta de pescado frente a un comercio que apenas rebasaba los artículos más básicos: hierro, sal, madera, cueros, paños. También, el minucioso control señorial sobre esta pesca, que se veía como la principal fuente de riqueza de las cuatro villas.

Los años 1317-20, cuando el agitado pontificado de D. Berenguel de Landoira, fueron provechosos para Noya, que ofreció refugio y apoyo al fugitivo arzobispo en sus contiendas con los santiagueses. D. Berenguel instaló en la villa su residencia y corte, celebrando un sínodo en 1319: de esa época data la fundación de Santa María a Nova. Es fácil de suponer lo estimulante que fue para los mercaderes locales la presencia de una corte arzobispal y la oportunidad de arrebatar, siquiera por poco tiempo, la hegemonía comercial a Santiago. El agradecimiento del arzobispo, unido a sus necesidades

(94) *Ibid.*, cap. XVIII, p. 498.
(95) *Ibid.*, cap. XIX, p. 498.
(96) AGS. *Libro de Privilegios y Confirmaciones* n.º 300, art. 40, en la colección de Tomás GONZALEZ, t. V., pp. 250-251.
(97) Publicados por LOPEZ FERREIRO, A. *Fueros municipales de Santiago* y su tierra. Madrid, 1895, pp. 503 ss.

de defensa, se tradujo en un aligeramiento fiscal: a 17/7/1320, gracias a sus gestiones, el rey y la regente Doña María eximieron a la villa de todos los impuestos reales —salvo la moneda forera que, de todas formas, salía cada siete años—, durante seis años, para que pudiera construirse la muralla, cuya inexistencia la hacía demasiado vulnerable al acoso de la nobleza vecina (98).

La villa de Muros, todavía realenga cuando en 1286 se le concedió el fuero de Benavente, no tenía otras pretensiones que las de ser un puerto pesquero, aglutinando y ordenando la actividad que ya existía en ese extremo de la ría en una población rival de la de Noya. Se intentaba concentrar en la nueva villa la venta de pescado, los oficios artesanos y el mercado de los domingos, y domiciliar en ella a la corporación municipal y al notario; la colonia de pescadores que había dado origen a la puebla debía también residir en ella, impidiéndoseles dispersar sus «cabanas» por la costa (99).

La difícil situación que se planteó con la minoridad de Fernando IV y los apuros de la regente D.ª María de Molina buscando aliados por todas partes fueron una coyuntura ideal para que la villa pasase a unirse a las demás de las Rías Bajas en el dominio arzobispal, por donación real de 8/2/1299. Una donación completa y total, salvo los elementales derechos de la Corona. Su texto nos muestra lo que era Muros en ese momento: unos efectivos más potenciales que reales, todavía no explotados, y una orientación comercial eventual y esporádica (100).

En esta primera mitad del siglo XIV, las rentas arzobispales derivadas del comercio marítimo van a incrementarse con importantes concesiones reales. Una verdaderamente trascendental por el interés y la vinculación que le creó hacia la prosperidad de sus propios puertos, fue la de las «medias diezmas»: el derecho a administrar y recaudar en su beneficio la mitad de los diezmos de la mar en todos los puertos de su señorío donde se percibiesen, en el presente y en el futuro, otorgado en 1308, al que siguió dos años después una donación de 10.000 mrs. sobre la mitad del rey en la misma renta (101). Más tarde será Alfonso XI quien en 1345 y 1346 le concederá una renta de 3.600 mrs. anuales con cargo a su parte de los diezmos de Pontevedra o, en su defecto, de la renta del alfolí, y 1.000 más sobre el alfolí (102). Este tipo de donaciones fueron confirmadas y acrecentadas por los monarcas posteriores; a mediados del siglo XV, el arzobispo percibía sobre las alcabalas de Pontevedra una renta anual de 20.000 mrs. de blancas (103).

---

(98) ACS. *Tumbo B*, f. 40. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VI, p. 30, n. 1. CHAMOSO LAMAS,M., *La Iglesia y el Cementerio de Santa María de Noya*, «CEG», IV (1949), p. 253.

(99) Publ. ARTAZA, R. *Recuerdos de la muy noble... villa de Muros*. Santiago, 1908, p. 224 ss.

(100) «... damos a la Eglesia de Santiago sobredicha la uilla de Muros que es en tierra de Santiago cerca Noya. Et damosgela con toda su alfoz et con aquellos terminos que dio el Rey don Alffonso quando la poblo ... con todos los sus fueros et pechos et derechos que nos y auiemos o deuemos auer... saluo que non poda faser ninguna destas cousas con omes de orden nin de religion nin de fuera de nuestro sennorio, nin que sea contra nos sin nuestro mandado. Et retenemos en este logar sobredicho por nos et por los otros Reyes que regnaren despues de nos... moneda forera de siete en siete anos, e seruiço o seruiços, *et los dezemos quando los dieren* [se refiere al impuesto aduanero de los «diezmos de la mar»], et mineras si las y ha... et justicia si la eglesia sobre dicha non la fiziere; et que faga ende por nos guerra e paz con las fortalezas que y son o fueren daqui adelante» (ACS. *Tumbo B*, f. 85, publ. LOPEZ FERREIRO, *Fueros*, p. 528).

(101) ACS. *Tumbo B*, f. 90.

(102) ACS. *Privilegios*, Carp. 7/26; *Tumbo C*, f. 317 ss.; LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VI, p. 129.

(103) AHPPO. *Livro do Concello de Pontevedra*, f. 31.

El señorío sobre los puertos de las Rías Bajas y el acceso a una parte considerable de sus rentas reales va a situar a la Iglesia de Santiago en una posición privilegiada de cara al futuro: un futuro que estaba ya a la vuelta de la esquina, cuando la comercialización masiva de la riqueza pesquera permitiese a estas villas, infravaloradas hasta entonces, dar todo su juego en el mapa económico de la Galicia litoral.

Esta política de los reyes que, a la hora de deshacerse de algún puerto, preferían sacrificar un puerto pesquero con posibilidades a uno comercial insignificante, va a beneficiar a los señores, y especialmente al arzobispo. Tal vez por falta de otras salidas comerciales, tal vez por una intuición de que el futuro mercantil de las Rías Bajas estaba en su exportación de pescado, señores laicos y eclesiásticos se van a dedicar, a partir de este momento, a potenciar esta actividad, obteniendo privilegios para ella y fundando puertos secundarios dentro de cada ría.

No pudiendo abrir nuevos puertos al comercio exterior, los señores fundaron en sus tierras establecimientos pesqueros de muy diversa categoría, pero con el denominador común de ser productores de renta. A efectos mercantiles, estaban subordinados al puerto privilegiado de cada ría, a donde tenían que llevar sus capturas para darles salida al exterior. Algunos, no muchos, tenían el privilegio de salar *in situ*. En tierras del monasterio de Sobrado se había abierto el puerto de Prioiro cuando era señor del territorio D. Alfonso de Molina. El monasterio pactó con el tenente Arias Pérez la concesión de «la diezma de la Ballenaçion que sse y matasse», que se le dejó de pagar a la muerte de D. Alfonso. No obstante, en Lugo, a 21/9/1286 Sancho IV ratificó este derecho a instancias del monasterio (104). También el monasterio de Oya, cuyas tierras abarcaban un considerable sector de costa, intentó crear un puerto propio: por concesión real de 25/8/1286 se les autorizaba a poblar con 20 pescadores «en el su coto, cerca del monesterio»; los hombres quedarían francos de pedido, fonsado, fonsadera, fazendera y todo pecho, salvo la renta señorial que tuvieran que dar al abad y convento por el pescado. Pero a 1/7/87 el rey tuvo que alterar la concesión y dar en cambio permiso para repoblar en el coto de Malvas, al interior, ya que «el abad y convento enbiaron me dezir que aquel logar... que era logar fuerte e non podien y poblar (105)».

En las tierras del Arzobispo, donde antes sólo estaban las villas fundadas por el rey, empieza ya a finales del siglo XIII una fase de poblamiento intercalar de pequeños puertos, necesariamente pesqueros. Uno de ellos es Portonovo, un lugarcito a orillas de la ría de Pontevedra que el arzobispo D. Rodrigo del Padrón funda como «o meu porto novo» y traspasa, todavía anónimo y para ser poblado, a los hermanos hidalgos Suero Gómez y Rui Páez de Salnés, en 1309. A cambio de la mitad de la futuras rentas, los hermanos se obligaban a poblarlo con «boas choças e boas casas (106)». En la segunda mitad del siglo XIII, en el fondo de la ría de Vigo, y como contrapunto a la realenga Bayona, aparece la villa de Redondela. Es muy poco lo que se sabe sobre su origen, pero debió de crecer muy rápidamente y convertirse en binuclear (107). Su actividad pesquera desde los comienzos está plenamente documentada (108).

---

(104) GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, II, p. lxxxii.

(105) AHN. Clero. Oya, Carp. 1807/15 y 20, cit. PORTELA, *La Región del Obispo de Tuy...*, pp. 182-183.

(106) *Colección de documentos históricos. Boletín de la Real Academia Gallega* (en lo sucesivo BRAG-CDH), La Coruña, 1915, I, pp. 122-123.

(107) «La primera noticia que tenemos de ella en nuestros documentos es del año 1243 y se

Muxía existía ya como puerto desde principios del siglo XIV por lo menos. En efecto, aparece («Mongili») en el portulano del genovés Piero Vesconte datado en 1313 (109); y hago notar que los autores de los portulanos no solían tener una información muy fresca. De señorío arzobispal, no recibe su estatuto de villa hasta 1345, en que Alfonso XI le concede el fuero de Benavente, cambiado al año siguiente, a petición de sus vecinos, por la versión especial del mismo vigente en La Coruña (110). Ni entonces ni después recibió Muxía derechos de carga y descarga, aunque en su puerto se desarrolló un comercio clandestino muy visible dentro de lo difícil que resulta controlar estas actividades. Mal documentada en su vida mercantil, tampoco resulta fácil calibrar su actividad pesquera en este período.

Estos puertos secundarios desempeñaban una doble función: la de puertos con actividad pesquera propia, y la de lugares de concentración de las rentas en pescado que se exigían en concepto de foros y otros pagos a los pescadores de diversos puntos de la costa (111). Es posible que esta concentración no se debiese solamente a una mayor comodidad en la percepción de rentas, sino a la existencia de unas instalaciones centralizadas de conservación —salazón, secado, ahumado— cuyo producto desembocaría luego sobre los puertos privilegiados.

El proceso de paso a señorío de algunos puertos de la Corona, que había de culminar en el reinado siguiente, se acelera ya en el de Pedro I: La Guardia que, tras la disolución de la orden del Temple, sus antiguos señores, había pasado al realengo en 1312, es concedida a Suero Eanes de Parada y, en 1370, a la Iglesia de Tuy (112); en 1367 se da Cedeira a D. Fernando de Castro, que sostuvo Galicia por el Rey D. Pedro tras la huída de éste a Bayonne, «con todos sus términos y rentas y pechos y derechos y con la justicia e juredicion e señorío», «salvo el alfolín de la sal y los derechos de los diezmos del puerto de la mar (113)».

Con Enrique II se dan dos hechos trascendentales en este proceso de señorialización de los grandes puertos: la pérdida de Ribadeo, entregado en 1369 a Pierre de Vilaines (114), y la serie de concesiones que puso bajo el control de los Andrade todo el chaflán Ortegal-Sisargas, control indirecto también —a través de regimientos y corregimientos— incluso en puertos reales como La Coruña, Vivero y Betanzos. Fernán Pérez de Andrade «O Bó», señor de Neda y Santa Marta, señor también de Puentedeu-

---

refiere a unos molinos situados en la citada villa. En 1267 parece por vez primera la villa nueva de Redondela y, en adelante, los documentos distinguirán siempre entre la nueva y la vieja. La aparición de esta nueva villa fundida con la antigua, puede ser interpretada como consecuencia de la necesidad de expansión a partir del núcleo originario» (PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy*... p. 179).

(108) *Ibid.*, p. 183.

(109) Bibliothèque Nationale, Paris, Res. GE DD-687 (V. capítulo I, lám. I).

(110) LOPEZ FERREIRO, *H.C.*, VI, 127, n.º 3.

(111) Registrada por Portela (*Op. cit.* 183) para los siglos XIII-XIV en Redondela, y, para diversos puertos de las rías de Pontevedra y Arosa (Combarro, Portonovo, La Puebla...) en documentos de época más tardía, que se irán viendo más adelante.

(112) AVILA Y LA CUEVA, *Historia de... Tuy*, II, f. 144 v.

(113) B.A.H., Colección Salazar y Castro, M-48, ff. 97-98 v.

(114) Se le concede la villa de Ribadeo con la puebla de Navia, con el título de condado (LANZA, *Ribadeu antigo*, p. 273).

me, Ferrol y Villalba por privilegio de 19/12/1371 (115), fue el primero de este linaje que tanto había de mediatizar la vida económica de los puertos de este sector.

f/ *La toma de contacto con el comercio extranjero*

Sin que la plaza de Santiago perdiese su papel capital como mercado de intercambios derivados de la peregrinación, Galicia experimenta en esta etapa un viraje en sus actitudes mercantiles: por primera vez encontramos contactos con los mercados extranjeros a escala profesional: viajes hechos expresamente a Inglaterra y Flandes por mecaderes gallegos; inserción en el mundo comercial de la Marisma de Castilla, en actividades de comercio y transporte no diferenciadas de las de los otros puertos de este sector, aunque con un papel indudablemente modesto dentro del conjunto. Es también el momento de los primeros encuentros con los mercaderes de los grandes polos mediterráneos. A fines del siglo XIII, se realizan los primeros viajes por mar de genoveses a Inglaterra, seguidos pronto de los venecianos, y realizando escalas en Galicia; seguirán encuentros con ellos en los puertos ingleses. No constan para nada, en cambio, viajes de gallegos al Mediterráneo, ni siquiera con motivo o a consecuencia de la guerra naval con Aragón a mediados del siglo XIV. Si había gallegos en las armadas reales, sus viajes, de momento, no parecen haber desembocado en nada, tal vez por las razones que expondremos en el apartado siguiente (116).

4) *LOS AÑOS DE PLENITUD: 1380 - ca. 1520*

Los años entre 1375-80 iban a traer una coyuntura muy favorable para Galicia, y en particular para sus puertos exportadores de pescado, que hasta el momento se habían mantenido en segundo plano.

La industria salazonera va a experimentar un considerable crecimiento, gracias a la posibilidad, a partir de esos años, de realizar mayores importaciones de sal, favorecidas por:

a) El despegue, desde los años 70, de dos regiones salineras, la de Bretaña (Bahía de Bourgneuf, Guérande) y la portuguesa (Aveiro, Setúbal) que, aunque ya explotadas de antiguo, inician en esos años una etapa de producción masiva.

---

(115) Después del entronque de los Andrade con los Lemos, en el siglo XVI, Ferrol seguirá siendo de señorío de los condes de Lemos hasta 1733. De Fernán Pérez de Andrade se dice, en la *Crónica Troyana* (fol. 100, ed. R. LORENZO, Coruña, 1985,p. 76) que «era señor da vila da Cruña et da vila de Betanços et da Pontedeume. Et Ferrol et a Pontedeume dérallas el rrey por sua herdade. Et outrossy también era señor de Neda et de Çedeyra et de Santa Marta et de Viueyro et de Uilalua...» «Hay sin embargo noticias más fidedignas en el sentido de que el señorío de Cedeira fue entregado en un principio a García Rodríguez de Valcárcel. Como quiera que éste recibió luego el señorío sobre As Pontes (...) se vio obligado a dejar disponible a Enrique II el señorío de Cedeira, que el rey entregó al conde de Lemos quien por documento firmado en santiago el 8.5.1372 promete no ir en esto contra las decisiones reales [se conserva en el archivo del palacio de Liria]. A partir de esta fecha Cedeira permanece vinculada a la casa de Lemos, unida en 1570 a la de Andrade...» (Rafael USERO, en GEG, art. *Cedeira*. V. también la bibl. que indica, y LEYRA DOMINGUEZ, J., *Montefaro, Caaveiro, Monfero*, «La Voz de Galicia», 25/8/1957), sobre la fundación por Fernán Pérez del monasterio de Santa Catalina de Montefaro, a cuyo poder pasa su puerto de Mugardos.

(116) Para más detalles sobre los primeros contactos del comercio exterior v. la parte II de este trabajo.

b) La política castellana de acercamiento a Francia, que facilita también el antes conflictivo aprovisionamiento en la costa occidental francesa (Aunis y Saintonge).

Esta disponibilidad de sal va a hacer posible el tratamiento de cantidades de pescado suficientes para ampliar el ámbito de exportación y pasar a los mercados del Mediterráneo occidental. En Enero-Febrero de 1381 aparecen, en Valencia, los primeros gallegos documentados para esa área.

La entrada en el Mediterráneo se hará también en un momento muy oportuno. La crisis barcelonesa que se inicia en 1380, aunque matizada e incluso discutida por muchos autores, es indudable en el sector naval. Falta allí y en otros puertos del área una flota de transporte de cabotaje medio adaptada al acarreo de mercancías de bulto. Este hueco estaba ya desde hacía bastantes años siendo cubierto por los vascos, los pioneros del transporte castellano en el Mediterráneo. A su llegada, los gallegos quedarán también introducidos sólidamente y desde el primer momento en el mercado de fletes, ocupando junto a vascos y cantábricos un honroso segundo puesto (117).

En 1380, pues, se produce un auténtico viraje, en el que el comercio gallego adquiere una nueva fisonomía. Si antes los gallegos eran unos más —y de los menos importantes— entre los marinos y traficantes del mundo mercantil del Golfo de Vizcaya, se van a convertir ahora en los primeros exportadores de pescado de la Corona de Castilla. Esta va a ser su actividad más característica, con un protagonismo sobresaliente de los puertos de las Rías Bajas.

La política de poderío naval emprendida por la dinastía Trastámara, si bien va a alterar completamente el equilibrio de las antiguas relaciones comerciales de la Marisma (118), va a favorecer esta nueva andadura del comercio gallego. A partir de Juan I y especialmente de Enrique III, los reyes castellanos van a buscar el afianzamiento de sus mercaderes en el Mediterráneo (119), a promocionar el armamento naval y proteger a los transportistas de Castilla, y a tomar medidas represivas contra piratas y corsarios. (120).

La nueva etapa no trae, sin embargo, grandes cambios en el poblamiento costero, salvo un florecimiento general de los pequeños puertos pesqueros subsidiarios. Los puertos principales para carga y descarga siguen siendo básicamente los mismos, si bien se puede observar un decantamiento a favor de unos pocos que, entre ellos, van a concentrar la mayor parte de la actividad mercantil: La Coruña, Pontevedra, Noya y

(117) V. cap. III, y, en la Parte II, el cap. IV 1).

(118) «Para... la Marisma... supone la paralización del proceso de desarrollo mercantil a gran distancia por pérdida en libertad de movimientos hacia Flandes y desgaste con la ayuda militar al francés... En lo externo, ese debilitamiento de la acción marítima de Castilla abre paso al enlace directo de Portugal con la Hansa y, por la propia geografía vitalizada por la pretensión de Lancaster a la Corona, se activa «hacia el mar» la Marisma gallega con la presencia de gran número de barcos y gentes de la 'emperejilada' Guipúzcoa». (MORALES BELDA *La Hermandad de las Marismas*, pp. 174-175). Hay abundante y clásica bibliografía sobre este tema, entre la que sólo citaré como más representativos los numerosos trabajos de SUAREZ FERNANDEZ, el citado de MORALES BELDA, y el de M.ª Teresa FERRER I MALLOL, *Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani (1404)*, «AEM», 5 (1968), pp. 265-338, que incorpora una copiosa bibliografía y descubre nuevos aspectos del problema.

(119 M.T. FERRER I MALLOL, *Op. cit.*, pp. 268 ss.

(120) Fletamento preferente a transportistas castellanos, en 1398, en AM Coruña, *Privilegios* III/26; disposiciones contra la piratería y el corso en 1401, cit. FERRER I MALLOL, *Op. cit.*, p. 275.

Muros. Los demás, si bien no pierden su condición, van cayendo en un estancamiento del que pocos de ellos conseguirán salir. La aparición de algunos nuevos puertos —sustituyendo o complementando, dentro de su ría, al antiguo puerto privilegiado— no va a suponer un cambio esencial, ya que nunca harán una competencia visible a los de primera fila.

* * *

A lo largo del período se ponen en marcha dos procesos que llegarán a su punto culminante poco después del 1500, y que son sus fenómenos más característicos:

a) Un progresiva pérdida de condiciones en algunos de los puertos tradicionales, que tiene como consecuencia la emergencia de nuevos puertos en emplazamientos más favorables, y, en algunos casos, una encarnizada rivalidad entre unos y otros y un desplazamiento del centro de gravedad de la actividad comercial dentro de la respectiva ría.

b) A escala local, un desplazamiento de la población de las villas hacia la ribera, donde se concentra la mercadería y el armamento naval, y que puede revestir dos formas: una hipertrofia de los antiguos arrabales de pescadores, provocada por su propio crecimiento interno (Pontevedra), y una fuga de los habitantes del antiguo núcleo hacia el arrabal, que cobra carácter urbano (La Coruña). En ambos casos, la victoria, tras duros enfrentamientos, será de los arrabales.

La rivalidad entre puertos está en estrecha relación con un proceso de deterioro de las condiciones de los antiguos puertos de fondo de ría, en los que al progresivo levantamiento de la costa se unía la formación de depósitos aluviales. Pontevedra, Padrón, Betanzos, empiezan a plantear graves problemas de calado para las naves grandes.

En Pontevedra, esta situación no parece agudizarse hasta fines del siglo XV. En 1440, las carabelas (entre 30 y 70 toneles) todavía anclaban y amarraban en el Peirao da Ponte (121). Poco a poco se van haciendo cada vez más numerosas las alusiones a navíos que ya no llegan hasta él, quedándose fondeados o amarrados en «la barca de la Merced», donde se estrecha el río Lérez propiamente dicho y comienza el arrabal de la Moureira, el barrio de los mareantes pescadores (122). Más adelante, Marín, pequeño puerto de pesca en sus orígenes, se fue convirtiendo en el antepuerto de Pontevedra; en él, ya a principios del siglo XVI, se quedaban muchas naves de mediano porte. Perteneciente a la jurisdicción de Pontevedra, y sin más pretensiones que las de ser su cargadero, no planteó a la villa problemas en el disfrute de los derechos de carga y descarga que nunca pretendió asumir, como, por el contrario, haría la Puebla del Deán frente a Padrón. Desde Marín la descarga se hacía en embarcaciones menores hasta Pontevedra,

(121) Cf. «a caravela de Juan Bieites que agora estava aa Ponte da dita vila» (LCP, f. 44 v.).

(122) En 1509, un «nabio de gabea» zelandés está «surto a la barca de la Merçed» (AHPPO, Municipal IV-D, Restos Prot. 1509, s/fol, escr. de 27/3/1509). En documentos posteriores de Pontevedra, todos los navíos que no estén en la barca de la Merced (o «eno canto da Barca, arrabaldo desta villa») es porque están en Marín, aunque embarcaciones menores, como los trincados, todavía amarran en el «río», en la zona del puente, en 1525 (AHPPO. Prot. Afonso García do Sisto. Prot. 1525-26, f. 50).

ya que remontar el Lérez se había convertido en una aventura peligrosa para las naves grandes (123).

En cuanto a los otros puertos de la ría, sus conflictos con Pontevedra fueron únicamente por caladeros de pesca y derechos de salazón (124); la villa sostuvo sin esfuerzo su situación privilegiada y supo atraerse la colaboración de otros puertos en su propia ría y en la de Vigo.

Es muy posible que Noya, puerto de marea ya hacia 1400 (125), con varios ríos desembocando en sus proximidades y creando depósitos fangosos, tuviese dificultades por la misma época; no contamos con documentación adecuada para comprobar el fenómeno. En cuanto a conflictos dentro de la ría, sólo los tuvo con Muros, su único vecino, también por caladeros de pesca (126); en el aspecto mercantil, en cambio, no parece haberse producido competencia entre ambos puertos, sino más bien una estrecha colaboración, e incluso un intercambio y trasvase de gente (127).

En Muros se detecta, a principios del siglo XVI, una fuga de habitantes hacia el arrabal de la ribera, tradicional reducto de los pescadores, pero donde, «por ser mas aplasyble», muchos artesanos y mercaderes edificaban y compraban casas, provocando la protesta de los vecinos del casco viejo, y una orden de los Reyes Católicos de que todos los que no fuesen pescadores se quedasen dentro de las murallas (128). La villa, que siempre fue de perímetro muy reducido, debía de tener por esa época alrededor de los mil vecinos (129), lo que explica la expansión hacia el exterior; a ella contribuía también la próspera coyuntura, que daba pie a la especulación inmobiliaria en el arrabal, y al deseo de los mercaderes y armadores de estar más cerca de la zona vital del puerto.

La crisis entre puertos revistió caracteres más graves en la ría de Arosa. Antes solitaria y despoblada, en vísperas de la segunda guerra irmandiña estaba rodeada de florecientes puertos pesqueros, nacidos en su mayoría de colonias provisionales de pescadores, que la nobleza había conseguido fijar en sus tierras a base de concesiones y privilegios: Villanueva de Arosa, Villagarcía, los Groves (S. Martín y S. Vicente),

(123) 1521. Diciembre 4. «un nauyo que llaman la Trenidad [de Pontevedra], que al presente está en el puerto de Marín, juridiçion desta dicha villa...» (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1521, f. 15). En 1519 una nao portuguesa —no sabemos su porte, pero seguramente de más de 100 toneles, como todas las naos— está surta en Marín; deseándose llevar su cargamento a Pontevedra, se va a hacer un intento de meterla río arriba hasta la villa. El maestre protesta que, como se pierda en la maniobra, todo el concejo tendrá que abonarle su valor. La alternativa es llevar la carga en «barcos» desde Marín a Pontevedra (AHPPO, *Ibid.*, Prot. de 1519, ff. 29-29 v.).

(124) V. *infra*. pp. 133-134.

(125) Cf. las observaciones del portulano veneciano en el cap. I *supra*.

(126) Que dieron lugar a unas ordenanzas hechas por el concejo de Muros delimitando faenas y aguas jurisdiccionales con Noya, y de las que tenemos referencia por el pleito entre los mareantes de ambas villas en 1559 (AHDS, *Fondo Gral.*, Leg. 117/6).

(127) Hombres de Muros cargan en barcos de Noya y viceversa (ARV. Registros de *Coses Vedades* en MR y Bailía, *passim;* PEATGE, *passim;* se conceden entre sí poderes para cobrar deudas (AHPB B. Nadal, 10.º Manual 16/6/1392-23/1/1393, f. 99 v.); desempeñan cargos municipales en una y otra villa (AGS-RGS-XII-1487, 141). Linajes como los Ben, Paz, Veiga, tienen miembros en ambas poblaciones.

(128) AGS-RGS-VII-1508, 9.

(129) «solia esta villa de Muros tener mas de mil vezinos, por el presente (1609) tendra como seiscientos vecinos y, aunque entre ellos hay alguna gente noble, el comun es pescadores y tratantes por la mar...» (HOYO, *Memorias...*, 329).

Rianxo, Palmeira (130). En 1455 la villa de Caldas, al interior, acusaba su despoblamiento «por quanto en las rías de arredor de la dicha billa de Caldas, en señorío de los caualleros se feseron muchas probasons e puertos de mar e se fasen ferias e mercados cada mes e sus logares son ricos, e la dicha nuestra villa se va a destroyson e despoblason e nuestros vasallos reciben en ella grandes perdidas e daño en sus fasendas... (131).

La orilla Norte estaba bajo el control directo de Padrón, que tenía el privilegio de que en toda la costa desde la punta de Aguiño hasta la villa no se hiciese carga, descarga, salazón ni exportación de sardinas sin su permiso (132). Habían ido surgiendo algunos puertos pesqueros dependientes de la villa; los más importantes eran la Puebla del Deán, de señorío del Deán compostelano, y Rianxo. Pero a Padrón le costaba conservar la preponderancia. Bastante adentrado en el Ulla, perdía calado gradualmente. Ya en la primera mitad del XV, el grueso del tráfico desde los puertos de la boca de la ría se hacía en «baixeles» que tomaban la carga de las naves mayores y la subían hasta Padrón (133). El acceso se hacía cada vez más peligroso para los buques de alto bordo, que se iban absteniendo de acercarse y se quedaban en los puertos más exteriores de la ría, especialmente en la Puebla del Deán (134).

En la confluencia de los ríos Ulla y Sar, y abocado a la ría con su régimen de mareas, Padrón estaba sujeto además a inundaciones periódicas. Cuando las crecidas de los ríos coincidían con las mareas vivas de los equinoccios, especialmente en primavera, las inundaciones eran dramáticas: la villa quedaba prácticamente aislada (135), el agua llegaba a veces a las ventanas del primer piso de las casas y se circulaba en bote por las calles (136). Esta situación, que los vecinos aguantaban con estoicismo y que se divulgaba poco por miedo a perder sus privilegios y sus ferias, se prolongó hasta nues-

---

(130) «... de antes no abia pueblos en la ria como agora...» (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 463). En el puerto de Palmeira vive ya en 1418 un mercader, Domingo Ledo (AHDS. S. Martín, 12/448). «Esta villa [Villagarcía] habrá que se fundó como 120 años [ca. 1487]. Era una isla que llamaban Insuela donde venían a pescar algunos pescadores y para reparo del tiempo del inbierno hacían algunas choças con unos palos y paja; viendo esto García de Caamaño, señor que en el aquel tiempo era de la tierra [D. Rodrigo de Luna le había dado el emplazamiento —lugar de Arcalonga— en feudo a 7/10/1458], fue animando a los pescadores que acudían a pescar para que edificasen casas y para esto les daba piedra y madera y ayudaba con pan y vino, y desta manera tubo principio la dicha villa» (HOYO, *Memorias...*, 508).

(131) *Col. Dipl. Galicia Histórica*, n.º LXVII, p. 283. El arzobispo D. Rodrigo de Luna, para ayudar a la villa, le concede dos ferias anuales y un mercado mensual.

(132) AGS-RGS-V-1480, 250.

(133) Cf. las costumbres de Padrón en *Fueros...*, p. 508.

(134) «Por ser como es el agua de la dicha ria e rio e ribera mas poca e mas baxa que en el dicho puerto de la Puebla, e que los dichos navios se quebrarian segund que otras veces acaesçio a algunos navios que yvan con sus mercaderias al puerto desta dicha villa de Padron» (AGS-RGS-I-1480, 148).

(135) Hacia 1607 «en tiempo de inbierno se padesçe con las avenidas algun trabaxo, porque crece el rio... de suerte que no se puede salir ... si no es por la puerta de la puente, hacia Poniente». (HOYO, *Memorias...*, p. 155).

(136) Cf. la petición de los vecinos de Santiago en 1804, pidiendo se cambiase la feria de ganado de Padrón a su ciudad, entre otras cosas por las inundaciones de primavera que, según ellos, perjudican más a los forasteros que a «los vecinos, bien acostumbrados a semejantes escenas» (Cit. PEREZ COSTANTI, Pablo, *Notas viejas galicianas*, tomo I, Vigo, 1925, pp. 164, ss.). Este problema se ha paliado hoy en bastante medida, pero a base de trabajos de la envergadura de desviar el curso del Sar y elevar los muelles: podemos imaginarnos lo que sería esto en un puerto con las nulas condiciones que Padrón tenía en la Edad Media.

tros días. Las avenidas cerraban el puerto, en lucha continua con el barro y las arenas. Estos peligros e inconvenientes repercutieron desfavorablemente en el movimiento portuario de la villa, que fue disminuyendo a pasos agigantados.

El portazgo de las torres de Oeste, que todavía en 1435 veía pasar un activo tráfico (137), decayó por falta de circulación: en 1526, los viejos que prestaban declaración en el pleito Tavera-Fonseca tenían vagos recuerdos de que allí se había percibido en tiempos un portazgo; la razón de ser de la formidable fortaleza de Cresconio y Gelmírez también se había perdido y olvidado. Por lo menos desde fines del XV el portazgo de Oeste había desaparecido, y los barcos —cada vez menos— que remontaban el Ulla lo pagaban en Padrón (138).

La Puebla, de señorío del Deán de Santiago, empezó a adquirir importancia en el segundo tercio del XV. Puerto pesquero, sus vecinos se veían obligados a ir a Padrón por sal y a efectuar allí la salazón, carga y descarga de su tráfico, con las consiguientes molestias, que trataban de evitar clandestinamente. Fue en esos años, en la década 1430-40, cuando Padrón empezó a poner trabas a estos nuevos puertos que le hacían una competencia peligrosa, impidiendo la carga y descarga de mercancías y sal en toda la ría de Arosa (139). Encontró, naturalmente, resistencia. Los «pleitos, contendas, péñoras, roidos e escándalos» eran tan continuos que en 1448 se tuvo que llegar a una concordia entre Padrón y los vecinos de la Puebla. Estos alegaban que tenían la salazón, carga y descarga «por direito e por costume»; los de Padrón lo negaban, presentando documentos en contrario; pero «por evitar os ditos males... e por selo de bon amor, sosego, paz e tranquilidade», les concedían el derecho a salar, cargar y descargar su pescado, siempre que pidiesen licencia sobre ello a los diezmeros de Padrón (140). Pese a esta concordia, la tensión entre ambas villas fue creciendo. A La Puebla, netamente superior en comercio y armamento al viejo puerto, se le hacía irritante la estrecha dependencia de éste. La guerra irmandiña y la posterior guerra señorial hicieron estallar

(137) AHDS. Fondo Gral. *Registro de Bienes y Rentas de la Mitra*, Leg. 43, fol. 17 v.

(138) «... dize el dicho testigo que oio dezir que los dichos castillos se fizieron por causa de los yngreses que entraran por la dicha ria de Aroça e que ya heran lebantados los dichos castillos quando una bez entraron los dichos yngleses e ronpieron una cadena que estaba atrabesada de los dichos castillos a la mar de la otra parte e pasaran e llegaran a Padron a la tomaran, e que lo susodicho no lo sabe de çierto mas de quanto lo oio dezir...». Un escudero de Carril «le oiera dezir... que los dichos castillos do Este fueron fechos por misterio e que los que benian en romeria a Santigo benian tanbien a los dichos castillos do Este en romería...»; «oio dezir que fueron fechos para defension de la ria que no pasasen los nabios adelante e que tenia su portazgo que pagaban a los arçobispos y que no save donde se pagava el dicho portazgo»; «tenia una puente llebadiza por debaxo de la qual pasava a mar e que era una grande llave para la tierra... porque de antes no abia puertos en la ria como agora e defendía de alli e ... tenia una cadena ... que no pasaba nabio que no pagase portazgo e que agora se paga en el Padrón» (Expediente del pleito Tavera-Fonseca, AHDS, *Fondo Gral.*, Legs. 46, 47. Publ. A. RODRIGUEZ GONZALEZ con el título *Las fortalezas de la Mitra compostelana y los «irmandiños»*, Santiago, 1984 (En lo sucesivo, *Pleito Tavera-Fonseca*, ff. 445 v., 448 v., 457, 463).

(139) Declaración de los vecinos de la Puebla en 1467 (*Colección de documentos curiosos hecha por Otero*, t. V, f. 325, publ. LOPEZ FERREIRO, *Galicia en el último tercio del siglo XV*, 3.ª ed. Vigo, 1968, pp. 43-44).

(140) «... placenos e outorgamos que o Concello, alcaldes e homes boos da dita vila da Proba cada e quando quelles aprouver para en todo sempre posan cargar e descargar, e carguen e descarguen suas mercadurías de pescados que mataren e mercaren e aquelas personas quelles as conpraren e venderen sen noso embargo, davante o dito seu lugar e vila da Proba ena ría dela, e

estas tensiones. El arzobispo Fonseca apoyó desde atrás a los padroneses que pretendían hacerle a los de la Puebla la vida imposible y provocar su empobrecimiento y eventual despoblación: cobros abusivos en el alfolí, impedimentos en las operaciones de carga y descarga, obligándoles, en contra del acuerdo anterior, a remontar el río hasta Padrón, exigencia de prestaciones indebidas, violencias y malos tratos. La situación se hizo tan insostenible que los vecinos de La Puebla pidieron justicia ante el Consejo real en 1480. De ello resultó un pleito en el que Padrón se jugaba algo más que un privilegio de carga y descarga en un determinado sector de costa: era su propia existencia como puerto la que estaba en discusión. El resultado, sin embargo, fue una solución de compromiso: Padrón conservaba, al menos en el papel, su *status* privilegiado; pero se concedía a La Puebla —invocando el precedente de los puertos arzobispales de Vigo y Redondela— autonomía para su comercio exterior, con su propio privilegio de carga y descarga y una aduana donde se percibían los diezmos de la mar (141).

Si su más peligroso competidor era La Puebla, Padrón también tuvo problemas con Rianxo. Los vecinos de esta villa acudieron igualmente en 1480 a la justicia real, quejándose de diversos robos y violencias cometidas directamente por hombres de Fonseca o de su hermano Luis de Acevedo. Los agraviados no explican, naturalmente, los motivos de sus agresores. Pero como uno de los hechos de que se quejaban era de la toma en el dicho «logar e puerto» —que tampoco tenía autorización de carga y descarga— de una nao propiedad de un vecino de allí que, con su cargamento, se estimó en 700.000 maravedíes (142), es fácil de imaginar que los de Rianxo, al igual que los de la Puebla, intentasen más de una vez ahorrarse el viaje Ulla arriba y el consiguiente pago de diezmos de la mar.

Es paradójico que la ría de Arosa, probablemente la más rica en pesca de todas, y la primera en despertar al comercio en la alta Edad Media, no tenga prácticamente flota propia. El tráfico de pescado hacia el interior debía de ser bastante importante (143); en cuanto al comercio marítimo, salvo algunos navíos de La Puebla que aparecen esporádicamente a fines del XV (144), no se puede calibrar bien; el poco que se ha podido detectar —no porque no lo haya, sino porque en los documentos se localiza a los mercaderes sobre todo a través de sus buques—, emplea navíos de otros puertos

---

fagan sua salga para os ditos pescados e sardiñas... con condiçon que elles e qualquier deles e seus sucesores veñan aa dita vila de Padron a demandar licencia para a dita carregaçon e descarregaçon a os dezemeiros e fiees que ora son e foren de aqui endeante ena dita vila de Padron segun que a acustumaron de a pedir... e que gocen dos privilegios da dita vila de Padron e dos boos costumes e libertades dela.» (ACS, *Papeles sobre los cambos*, publ. LOPEZ FERREIRO, *Fueros...*, p. 559 ss.).

(141) Pleito documentado en AGS-RGS-1480-I, 148, 152; IV, 193; V, 250; XI, 181: XII, 140; 1483-X, 293; 1484-X, 57. V. también RODRIGUEZ GONZALEZ, Angel, *Privilegio de carga y descarga de mercancías por el puerto de Padrón (Siglo XV)*. «Compostellanum», XIII (1968), pp. 696-700.

(142) AGS-RGS-X-1480, 96.

(143) «En estos mismos puertos (Villanueva, Villagarcía, La Puebla) ay la misma pesquería en que por tierra se provee toda Castilla» (MOLINA, f. XXVI v.). Es importante también el suministro a Santiago (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 1420).

(144) En 1455, el de Antón Domínguez, de 150 toneles, en Sevilla (AM Sevilla, *Libros de Cabildo*, 25/2 y 3/3/1455). En Barcelona, Gomes de la Puebla (11/9/1495), Pedro de la Puebla (18/4/1494 y 9/12/1497) y Durán Pérez (20/2/1508). (ACA R. P. *Ancoratges*, fechas citadas).

gallegos (145). De Padrón sólo hay referencias a un Alfonso de Padrón, patrón de nao, que está en Valencia en 1397 y cuyo nombre no indica necesariamente vecindad (146), y a la nao que un tal Martín Cofradiño se ha comprometido a vender o hacer para la Orden de San Juan, hacia 1480, y en cuya entrega se retrasa (147).

En la ría de Vigo, o más bien la «ría de Bayona» y el tramo de costa Sur y bajo Miño hasta Tuy, cuyo centro rector había sido siempre la villa de Bayona, comenzaban a bullir nuevos puertos, satélites de Pontevedra. Redondela, a fines del XV, era un puerto exclusivamente pesquero y, si damos crédito a los documentos, con unas extraordinarias capturas de sardina (148), una pequeña flota con la que la exportaba al Mediterráneo (149) y otras actividades comerciales o artesanas muy mal conocidas, pero que tal vez explican la insólita residencia en la villa de aquel alemán de Frankfurt que hospedó a Hieronymus Münzer en 1494 (150).

Puerto del Arzobispo, en que éste había delegado derechos de carga y descarga en algún momento del primer tercio del XV (151), tenía una cierta dependencia del área comercial de Pontevedra, y su flota desempeñaba en ocasiones funciones de flota auxi-

(145) En 1488, el mismo Durán Pérez citado en nota anterior, carga para Valencia en la nao, probablemente pontevedresa, de Johan de Pardinas o Pardiñas; en 1491, la nao del coruñés Afonso do Outeiro llega al Grao de Valencia procedente «de las rías de la Puebla, de Galicia»; en 1488 carga para Valencia Afonso de Melojo (El Grove), en el ballener de Afonso Lopes, de Galicia; Johan de Bandin, vecino de Villanueva de Arosa, utiliza en 1500 las naves de Bertolameu Macias y Johan Afonso, ambos de Pontevedra (PEATGE, pp. 145, 205, 174, 311, 317). En 1411, Johan de Padrón saca mercancías de Valencia en el buque de Pero Beltrán o Baldrao de Pontevedra y en el de Rodrigo Anes Calseiro de Muros (ARV B-248, ff. 23, 30 v.). Un vecino de S. Martín dos Groves es en 1448 copropietario, con Afonso García de Ardan, de Morrazo, Jácome Martín y Johan Vidal, de Pontevedra, de la nave que patronea este último (AHPB. B. Masons Minor, *4.º manual c.c. & al.*, f. 4 v.). El mercader de Villanueva de Arosa Pero Alfayate es propietario, en 1482, de tres cuartas partes del ballener *Bon Jhesus* de La Coruña (AHPB, A. Mir, *Manual c.c. 1481-96*, f. 74).

(146) ARV. MR-15, f. 40 v.

(147) AGS-RGS-X-1480, 13.

(148) «Eodem die post prandium Duy exeuntes in villam parvam Rondellam in multam noctem venimus. Que est sita super uno brachio maris, ubi sardinas in mirabili copia piscantur» (MUENZER, Hieronymus, *Itinerarium Hispanicum Hieronymi Monetarii*, ed. Pfandl. pp. 92-99. Tomado de VAZQUEZ DE PARGA, L. / LACARRA, J. M. / URIA, J. *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1948-49, III, ap. 86). «Luego adelante esta una buena ría donde están las villas de Bigo y Redondela, que son de gran pesca de sardina y pescada» (MOLINA, *Descripción...*, f. XXV).

(149) Una carabela de Redondela, patroneada por Afonso Yañez, entra en Valencia con pescado y cueros a 11/3/1500 (FERREIRA, E., *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV. El Peatge de Mar de Valencia* (en lo sucesivo, PEATGE). Santiago, 1984, p. 324). En 1450 hay una nave de Redondela en Barcelona (AHPB. A. Vilanova, *Man. Commendarum*, f. 51 v.).

(150) «Et nisi quidam Almanus, inquilinus ibi, ex Franckfordia natus, nobis hospicium prestasset, pessime habuissemus, quia nox erat frigidissima; sed largiter omnis dedit pro ere nostro» (MUENZER *loc. cit.*).

(151) En 1435 el Arzobispo lleva la mitad de los diezmos del puerto. Además, «el portadgo de Redondela e el realengo de Cedera que es del arçobispo e está arrenta de 51.500 mrs.». El portazgo está arrendado en 2.000 mrs. «curtos de portugueses... e as casas que son desta arrendaçon conteense eno foro da villa por meadades que deve a pagar das naus e baixees e barcos portagées» (AHDS. Fondo Gral. *Reg. Bienes y Rentas de la Mitra*, ff. 31, 73 v.).

liar de ésta (152). El cauce del río Alvedosas, que penetraba hasta el corazón del núcleo urbano y le había servido de puerto, estaba cegándose ya; los buques fondeaban fuera, en el fondo de saco de la ría que también hoy es un depósito de fango (153).

Vigo, fuera de las rutas regulares (154) y refugio accidental de corsarios (155), era desde muy antiguo un pequeño puerto pesquero. Hacia 1435 se percibían allí diezmos de la mar en la proporción acostumbrada a los puertos arzobispales: la mitad la percibía el arzobispo y la otra mitad el rey (156). Como quiera que no figura en absoluto entre los puertos privilegiados en el cuaderno de Portillo, es de suponer que se trataba, como en el caso de Redondela, de un punto de descarga y cobro delegado y totalmente dependiente, en el aspecto fiscal, de Pontevedra: su estatuto de villa lo recibiría, al parecer, algo más tarde (157).

Hacia 1450 tenía una vida mercantil embrionaria, sin flota propia; hasta fechas bastante tardías, los mercaderes vigueses se sirven, como los otros pequeños puertos del Sur, de naves de otras partes de Galicia o de Portugal. Las pocas menciones de este puerto y de su gente se reducen a una pequeña comanda hecha desde Barcelona (unos cuantos paños y chales), a través de un mercader y navío de Redondela, que termina cancelándose (158), y un envío de pescado a Barcelona en 1501, en una pequeña carabela latina de Vila do Conde (159). Un caso, no sabemos si representativo o esporádico, es el de la afortunada empresa mercantil de D.ª María de Pazos Figueroa,

(152) En la mencionada carabela de Afonso Yañez cargan varias personas identificadas como vecinos de Pontevedra: el mercader Gonçalo de Cangas y los mareantes Lorenço de Barbeito y Johan do Carramal.

(153) Cf. MUENZER, *loc. cit.*, y MOLINA, f. XXV: «y luego esta Bigo, tanbien Redondela / a donde no entra si no es caravela / o otro navio de carga menor».

(154) «In questo cholfo non va mai nave, perche è fora de chamin» (Portulano Ms. Magl. de la B.N. Firenze).

(155) 1413, Febrero 14. Westminster. El rey de Inglaterra protesta al de Castilla por la captura de un navío de Bayonne hecha a la altura de las Cíes por Diego Sánchez Portocarrero que «cum eiusdem navi, mercandisis, atque bonis, ad locum quendam vocatum Porto Bigo in Gallicia velociter proveravit, ubi ab habitatoribus loci illius erat amicabiliter, ut accepimus, receptatus» (RYMER, Thomas. *Foedera, Conventiones, Literae et... Acta Publica...*, 3.ª ed. La Haya, 1740, IV², p. 6). En 1476 ó 77 unos navíos de corsarios holandeses son reclutados por Pedro Alvarez de Sotomayor para atacar a Alvaro Alfonso de Figueroa. Este los apresa y los mata con una estratagema, apoderándose de los barcos. «Fue a la mar en varcos con gente de la tierra, hizieron presa dellos i a los que allaron los degollaron todos. Allaron polvora i municiones, treinta arcabuces i ocho piezas gruesas, que traxo a tierra» (GANDARA, cit. LOPEZ FERREIRO, *Galicia*, p. 84). López Ferreiro (*Ibid.* p. 85 n. 4) piensa que este episodio es interpolado y del XVII, cuando andaban los piratas holandeses por la costa. Pero no es en absoluto inverosímil. A finales del XV y principios del XVI andaban «tramps» holandeses y zelandeses por las Rías Bajas; todos los navíos mercantes iban fuertemente armados y de un mercante a un corsario no solía haber más diferencia que la actividad que realizase en cada momento.

(156) «La meytad de los diesmos del porto de Vigo» (AHDS. *Reg. B. y R. de la Mitra*, f. 32). Los vecinos de La Puebla, en 1480, piden al Arzobispo se les conceda esta autorización, como había hecho con Vigo y Redondela (AGS-RGS-I-1480, 148).

(157) «... se halla mas autorizado lo que dice Méndez Silva de que fue poblada año de 1440: y en los de 1463 y 64 ya la vemos espresada con el titulo de villa... aunque de antes hemos visto una escritura de foro otorgada p^r el Arzobispo ... [9/120/1422] «en el reguengo de nosa vila de Vigo en as fraguesias de Sta. María e Santiago da dita vila» (AVILA Y LA CUEVA, *Historia de Tuy*, II, f. 15).

(158) AHPB. A. Vilanova, *Man. Commendarum*, f. 51 v.

(159) ACA, *Ancoratges*, 12/2/1501.

la mujer de Diego de Pazos de Probén que, empujada por la necesidad económica, se aventura, a finales del siglo XV, a comerciar con Inglaterra, Flandes y Francia, exportando también pescado a Andalucía. A través de este relato tenemos algunas visiones fugaces de la existencia en Vigo de dos áreas de actividad a orillas del mar: la Pescadería, en la Ribera del Berbés, parroquia de Santa María, y la Mercadería, el puerto de comercio, en el Arenal al pie de la iglesia de Santiago (160). Esta diversificación nos habla de un desarrollo mercantil de la villa bastante mayor de lo que la restante documentación —o más bien la falta de ella— deja adivinar.

Pero de estos pequeños puertos secundarios el más importante era Cangas, de señorío del arzobispo, y que operaba en estrecha colaboración con Pontevedra. Era una buena cantera de buques —las aguas tranquilas y abrigadas de Vilela, Vilaboa y Cobres eran sitios ideales para instalar astilleros— y de patrones y mareantes, varios de los cuales terminaban establecidos en Pontevedra (161). Los registros del Peatge de Valencia nos dejan ver las importantes cifras de exportación de pescado de la villa en las décadas finales del XV, en un honroso puesto al lado de Pontevedra, Noya y Muros (162). A ella se unía una capacidad de armamento nada despreciable para un puerto tan pequeño. Ya en 1454 Pero de Vilela, «vicinus ville de Cangues» vendía una nao de su propiedad en Barcelona (163). Si en 1488 varios mercaderes de Cangas envían pescado a Valencia en la nao de un forastero, Rodrigo de Valmaseda (164). en otros tres años sobre los que tenemos datos, son naos enteras, armadas en el puerto, las que van: en 1491 las de Afonso de Oxea y Rodrigo Fernandes; en 1494 las de Johan Xexo y Goterre Fernandes; en 1500, las carabelas de Johan Afonso y Johan Xexo; en estas naves carga también gente de Pontevedra, así como los de Cangas y otros lugares de Morrazo cargan ocasionalmente en naves pontevedresas (165).

Por el contrario, Tuy, Bayona y La Guardia arrastraban una vida comercial lánguida, que intentaban reanimar a expensas de la portuguesa. El excelente puerto de Bayona, que acogía con mal tiempo a las naves que entraban de arribada, y lo abrigado del de Tuy, desviaban en alguna medida el tráfico portugués (166); también se procuraba atraer pobladores, especialmente marinos y pescadores, entre los súbditos del país vecino. En 1440 los pescadores de Caminha se pasan masivamente a Galicia «por

(160) OCAMPO, *Ms. sobre el linaje de los Pazos de Probén*, prop. de J. M. ALVAREZ BLAZQUEZ, y cit. por éste en *Cuadros de Vigo en la Edad Media*, «Vigo en su Historia», Vigo, 1980, pp. 122 ss.

(161) Por ejemplo, el mercader Gonçalo de Cangas (PEATGE, 325; MP *Tumbo de Mareantes*, ff. 5 v.-6); el marino Domingo de Cangas (*Tumbo Mareantes*, f. 73 v.); los mareantes Pero García (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 1275 v.) y Goterre de Cangas (MP, *Tumbillo Sto. Domingo*, reg. FERNANDEZ VILLAMIL, p. 33, n.º 11).

(162) PEATGE, pp. 16, 18-20. «Y adelante esta Cangas: do se toma gran abundancia de congrio, y destos tres pueblos (Vigo, Redondela y Cangas) se provee por tierra mucha parte deste reyno (Galicia) y aun de Castilla» (MOLINA, *Descripción...*, f. XXV).

(163) AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas 1441-68*, 23/3/1454.

(164) PEATGE, 129 ss.

(165) PEATGE, pp. 181 ss., 213 ss., 245 ss., 295 ss., 318 ss., 328 ss.).

(166) El concejo de Caminha en 1392 y el de Viana en la segunda mitad del siglo XV tomaron medidas contra esta situación, obteniendo del rey el poder acotar un puerto franco, fuera de las marcas fiscales, para acoger a las naves que si no pasan de largo y «correm per Galliza» ACM Viana do Castelo, *Foral Grande*, f. 58 v.; ATT. *Chanc. D. João I*, 1.2, f. 66, en DESCOBRIMENTOS... I, Sup., p. 72).

induzimento e tregeitos que lhes fazem os de Guarda e Baiona (167)». El índice de armamento naval es bajísimo. Siempre con la prudencia a que obliga la penuria documental, se puede afirmar que Tuy y La Guardia no tenían apenas flota (168) y que sus mercaderes recurrían tanto a navíos gallegos y castellanos como a portugueses. Bayona armaba algunos buques, pero muy por debajo de lo que se podría esperar. Aparecen, con mucha irregularidad, en aguas atlánticas y mediterráneas: en Inglaterra, en las salinas de Guérande, en Portugal, pero sobre todo en Barcelona y Valencia. Su actividad en el Mediterráneo no se diferencia básicamente de la que ejerce el resto de los procedentes de las Rías Bajas: pescado y transportes (169).

Bayona de Miñor, el único puerto de realengo en toda la costa desde La Coruña, sufría duramente la competencia de los puertos arzobispales. Además, su situación, peligrosamente cercana a Portugal, hacía de su hermoso fondeadero un lugar inseguro donde frecuentemente se cometían violencias y se encubría a piratas y contrabandistas. El puerto, con la defensa avanzada de las Cíes, tenía un fondo abrigado en la ensenada de la Ladeira, protegido por la entonces isla de Santa Marta, especialmente idóneo para refugio de las galeras de guerra, que se solían fondear allí. Durante las guerras con Portugal a fines del S. XIV, las Cíes se convirtieron en el apostadero de las galeras castellanas al mando de Ruy Gutiérrez de Escalante, que interceptaban el tráfico portugués de paso (170). Un 1 de Noviembre, hacia 1404, un barco inglés de Bayonne, en ruta Bordeaux-Portugal, es asaltado en las Cíes y sus tripulantes despojados y maltratados por gente de Vigo y Bayona(171). En 1437-39, la ría da acogida a corsarios franceses y bretones que cruzan a Portugal y asaltan «os navios grandes e pequenos de pescar» en la propia foz del Lima, en Viana (172).

El Registro del Sello de Simancas está lleno de reclamaciones por actos delictivos cometidos con la complicidad o pasividad de los vecinos de Bayona, incluso por forasteros contra gallegos. En 1480 un navío de Muros es asaltado en alta mar por varios navíos armados de Bilbao y llevado allí. Tras echar del buque apresado a la tripulación, Sancho de Cevallos, el principal autor del hecho, se porta como en su casa: comen parte de la mercancía —fruta, vinos...—, estragan el resto, se insolentan con el propie-

(167) ATT. *Chanc. D. Afonso V.* l. 20, f. 13, en DESCOBRIMENTOS, I, Sup., p. 513. Cf. también el trabajo de MARQUES, *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela no seculo XV*, «Bracara Augusta», XXXII (1978), pp. 5-52, sobre los matrimonios mixtos, que atraían al cónyuge y su hacienda al otro lado de la frontera, y el poco frecuente ítem del arancel de portazgo y diezmos de la mar de Tuy, sobre mudanzas (IGLESIAS ALMEIDA, E., *Los antiguos «portos» de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal*. Tuy, 1984), exentas de pago en el caso de que la mudanza se haga de Portugal para Galicia.

(168) Sólo he encontrado en 1500 una nave de La Guardia en Valencia, con un exiguo cargamento (PEATGE, p. 323). A mediados del XV, estas villas miñotas tienen tan poco potencial de flete que usan el navío portugués que arman cada año los concejos portugueses del otro lado del río, para Flandes y los puertos de la Corona de Aragón (ATT. *Chanc. D. Afonso V.* l. 36, f. 197; ACM Viana do Castelo, *Foral Grande*, ff. 41 v.-42).

(169) V. *infra*, la parte II de este trabajo.

(170) Cogen una barca que llegaba de Irlanda «et entraron con ella en el puerto desta villa... e posaron con ella çerca de una ysla que esta de la otra parte de donde estan las naos... porque dizen que faze alli mejor posar para las galeas que non a do estan las naos». (AGS. *Estado. Castilla*, leg. 1,1, f. 146, publ. SUAREZ FERNANDEZ, L. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid, 1959, p. 159).

(171) RYMER, Thomas. *Foedera, Conventiones, Literae et... Acta Publica* IV², p. 6.

(172) ATT. *Chanc. D. Afonso V.* l. 2, ff. 11 v.-12, en DESCOBRIMENTOS, I, 403.

tario, que reclama, «diziendo que porque hera gallego se lo avian tomado», y finalmente le dejan rescatar el casco de su navío por 60 doblas de oro. Ni siquiera las cartas del Arzobispo consiguen nada de las justicias de la villa, donde Sancho de Cevallos tenía «muchos favores» (173). Tres años más tarde se repite la escena: andaluces y vascos, apostados en las Cíes, asaltan un navío de Noya y se llevan la presa a San Sebastián (174). En 1487 Pedro de Segura, de Bayona, con otro de Lequeitio en dos naos armadas, roban en el puerto una nao bretona de 150 toneles en ruta de Portugal a Flandes (175). En 1491, una nave de Fuenterrabia, llevando paños y otras cosas de un mercader inglés por valor de un millón de maravedíes, rumbo a Sevilla, es asaltada en Bayona, dentro del propio puerto, por unos corsarios franceses que llevan todo el año operando por la zona y haciendo frecuentes escapadas a Portugal cuando las autoridades reaccionan (176). Otros corsarios franceses y vizcaínos, con un piloto portugués, toman Bayona como base de operaciones para asaltar las carabelas portuguesas de la carrera de Flandes. Tras coger una de las de la flota real, originando la consiguiente protesta del rey de Portugal a los Reyes Católicos, y de éstos a las justicias de Bayona, éstas, que han finalmente prendido a los piratas, dan largas al asunto, tal vez con la esperanza de poderse quedar con el botín recuperado (177). En 1495 un buque inglés es asaltado en Fuenterrabía por vizcainos y guipuzcoanos. Uno de los buques asaltantes, de Zumaya, se lleva parte del botín a Bayona de Galicia, donde lo vende, aunque tres mercaderes de a bordo, uno de Bilbao y dos de Motrico, se dirigen nada más llegar a un escribano de la villa y hacen constar su desautorización personal a dicho robo (178).

Esta lamentable imagen del puerto del Miñor parece indicativa de cómo Bayona, en su decaimiento, parece haber desesperado de atraer un tráfico normal, creándose con sus métodos un círculo vicioso que lo aleja todavía más de su puerto. Es digna de comparar esta actitud de los vecinos de la villa con la de los de otros puertos, que no toleran estos atropellos, conscientes del daño que les causan, y que no vacilan en defender los derechos de los forasteros y mercaderes de paso contra sus propios vecinos.

Y es que, pese a sus comienzos prometedores, Bayona no conseguía levantar cabeza, continuamente asolada por asaltos portugueses que la ponían en peligro de despoblarse. Muy mal defendida, en 1337 no tenía ni siquiera una torre que guardase la entrada del puerto; la villa, que había sufrido un ataque hacía poco, estaba prácticamente despoblada. Alfonso XI había autorizado a los vecinos a levantar una torre en el emplazamiento de la actual torre del Príncipe (179), «castelo fraco e pequeno», como

(173) AGS-RGS-X-1486, 12.
(174) AGS-RGS-X-1483, 117.
(175) AGS-RGS-I-1488, 284.
(176) *Ibid.* IX-1491, 165, 167 y XI-1491, 283.
(177) *Ibid.* III-1495, 510.
(178) *Ibid.* III-1495, 433.
(179) En el Archivo Municipal de Bayona se conservaba —o se conserva todavía— este documento, como «Carta de Alfonso XI concediendo a la Villa de Bayona de Miñor un pedrero de casa para poder levantar una torre en aquel lugar que dicen monte de boy por do fuer entrada la flota del Rey de Portugal a fin de evitar que la dicha villa esté yerma e despoblada e de que en lo sucesivo les roben o quemen todo quanto hayan». Dada en Mérida, a 26/12/1337, el rey recibe la visita de Esteban Pérez, procurador de la villa, que «nos dixo en como agora quando los dela flota del rey de portugal entraron en esta nuestra villa que vos derribaron e quemaron las casas e les Robaron todo quanto auian. Et que muchos de los del dicho lugar que murieron. Et los otros

lo califican despectivamente los portugueses en su incursión de 1384. Muy vulnerable a sus ataques, era la primera en sufrirlos en caso de guerra (180).

En las contiendas nobiliarias de los años 70, a los portugueses se unió el acoso de Pedro Alvarez de Sotomayor y sus gentes, lo que movió a los Reyes Católicos, en 1476, a conceder a la villa el señorío sobre todo el valle Miñor. Esto produjo enfrentamientos con la Iglesia de Tuy sobre algunas feligresías y se llegó en 1485 a una concordia por la que la villa, abandonando sus derechos señoriales sobre el valle —la mitad de los cuales ya correspondían de antes al obispo—, se reservó el señorío de Peitieiros, Morgadanes, Vincios y Gondomar, y los cotos de Moldes, Filgueira y Baiñas (181).

En los años finales del siglo XV, terminadas las guerras con Portugal y los disturbios internos, y sobre todo a partir del siglo XVI, fue cuando Bayona empezó a recuperarse. La fundación del nuevo núcleo de Monterreal, que se había pensado como una sustitución, no fue más que un desdoblamiento de la villa: los vecinos se sentían ya seguros en la villa vieja y las condiciones eran demasiado poco ventajosas para despoblarla (182). A poco de haberse fundado Monterreal, volvían a Bayona (183).

---

que fincaron que fueron a morar a otras partes. Et por que la dicha entrada que la fecieron por un monte que llaman monte de boy e por la rriva de la mar por cuanto non estaua cercada por do fue entrada. Et que agora que la dicha villa que está yerma e despoblada e que ellos que querían faser una torre en aquel lugar que diçen monte de boy por do fuer entrada. Et otrossy çerca la dicha villa de parte de la ribera de la mar. Et por cuanto ellos fincaron tan pobles e tan astragados, que nos enbiaron pedir por merçed que vos mandassemos dar para ayuda de esto un pedrero de casa...» (publ. RAMOS, Herminio, *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, pp. 50-52).

(180) 1384: «... e correndo a Costa de Galliza, chegarom primeyro a Bayona de Minhor, castello fraco e pequeno, e por que lhe nom queimarem a pescaria, derom quatro çemtos francos» (Fernão LOPES, *Crónica del Rei don Johan I da boa memoria*, I, cxxiv. ed. Lisboa, 1977, p. 214). La villa sufre otro ataque portugués en 1475 («BRAH», XIX, p. 474). En 1497, una de las razones que se aducen para el traslado de la población a Monterreal es que Bayona «esta poblada en lugar onde los tiempos pasados que hubo guerras con gentes extrangeras rescibieron mucho daño, e que agora de aqui adelante cuando las semejantes guerras acaescieren la dicha villa esta en semejante peligro e aventura, e porque para el remedio dello seria bien que la poblacion de la dicha villa se pasase e mudase a Monte de Boy... porque alli estara mas fuerte e mas segura» (AGS, *Priv. y Conf., Libro 307/8*, publ. *Col. Diplomática «Galicia Histórica»*, p. 431 ss.).

(181) AM Bayona, publ. RAMOS, *Op. cit.*, pp. 182-195. El otro ejemplar está en ACT., T. 263 n.º 2.

(182) A 15 de Enero de 1497, 8 meses después del traslado, los Reyes mandan que se muden a la nueva villa un mínimo de 200 vecinos que —sólo si viven permanentemente intramuros— quedarán libres de alcabala. No se exime de ésta a los forasteros que lleven mercancías; la mitad de la del pescado recae sobre el comprador; se siguen pagando diezmos y alfolíes (AGS, *Libros de Priv. y Conf.*, 307/8, en Tomás GONZALEZ, *Colección de Privilegios...* Burgos, 1833, t. V., p. 672 ss.).

(183) «... gran golpe de (vecinos), abandonando los antiguos hogares, se pasaron al lugar cercano y asentaron en él el 1 º de mayo de 1496. Repartió los solares el gobernador de Galicia ... y los Reyes Católicos dieron por bueno el repartimiento; hicieron más: accediendo a los deseos del Concejo, pasaron los privilegios de la antigua población a la que se formaba de nuevo ... con lo cual y con las obras de fortificación que entonces se emprendieron, se trató de poner todo al abrigo de cualquier ataque inesperado.

Cualquiera creería que la antigua villa quedó entoncese despoblada por completo, pero no fue así: tomó mayor incremento Monte Real, mas la vieja Bayona quedó en pie. Repitiose allí lo que de muy atrás pasaba en La Coruña: la gente de guerra, los hacendados y señores, habitaron de preferencia dentro de los muros recién levantados; el comercio, la marinería, lo mismo mareantes que pescadores, se quedaron donde antes. A ello les invitaban las facilidades del embarque y desembarque de mercancías, y demás operaciones comerciales. En Monte Real estaba la ciudad,

Dentro de las medidas para promocionar Monterreal, la más interesante fue la de concentrar el mercado: a 5/4/1497 se concedía un mercado semanal (los lunes) en su interior «para que todos los bastimentos de pan, vino, carne y otras cosas que se vendiesen por menudo, ansí por los vecinos como por forasteros, se vendiese dentro en los muros de dicha Villa de Monterreal e no abajo en la Villa vieja (184). En las ordenanzas que los reyes dan a la villa se trata de frenar la dispersión mercantil y artesanal en torno a los cercanos núcleos de Ramallosa y Vincios, encrucijadas viarias con más atracción que la periférica Bayona (185).

Su carácter de «escala mayor» se acentuó al reinar en el puerto una mayor paz y seguridad. Por fin sus excelentes condiciones portuarias y su importante papel dentro de la costa —era el primer puerto que se tocaba después del largo periplo desde Andalucía por la costa portuguesa, y un punto de recalada natural en el tornaviaje de Indias (186)— iban a encontrar un digno empleo. Su parcial apertura, con La Coruña, al tráfico americano en 1529 (187) y el embarque de vinos de Ribadavia hacia Inglaterra le proporcionarán una discreta prosperidad a lo largo del siglo XVI (188).

El estado de crónico despoblamiento o, en el mejor de los casos, subpoblamiento, de Bayona tuvo que haber repercutido en el espíritu de empresa de sus habitantes en una medida difícil de calibrar por la falta de fuentes, pero de la que tal vez sea un indicativo la existencia de inmigrantes de origen bayonés en países alejados. De los pocos gallegos avecindados en el extranjero, los de Bayona forman mayoría, con fortunas muy diversas. En sus polos opuestos están Alonso Viciño, próspero mercader y marino que vive y comercia en Marsella, pero no ha perdido los vínculos con su tierra

---

o sea, el mundo oficial, en Bayona el negocio ... Las fortificaciones mataban el comercio, y éste abandonó bien pronto el seguro de las murallas ... y desparramándose por el arrabal, tornó a ocupar de nuevo las casas apenas abandonadas. Hay quien afirma que esta vuelta a los antiguos hogares tuvo lugar en el siglo XVIII, pero no es cierto... (la villa vieja está completamente activa en el siglo XVI)». (MURGUIA, M. *Galicia*. Barcelona, 1888, pp. 748-749).

(184) AM Bayona, en RAMOS. *Op. cit.*, p. 73.

(185) «Que no haya tienda de oficio en (el Burgo del río Miñor), ni horno de cocer pan de venta, y que tampoco haya en dicho Burgo ni Ramallosa sastres ni zapateros ni otros tales oficiales con tienda, que no haya tampoco tienda de ninguna clase, sólo una taberna, y lo mismo en Vincios de Calvos» (*Ibid.*, p. 75).

(186) CHAUNU, P. *Séville et l'Atlantique (1504-1560)*, Paris, 1959, VIII, p. 192. Cuando Martín Alonso Pinzón, en 1493, llegó con la *Pinta* a Bayona, coincidió en el puerto con una nave que volvía de Flandes y en la que viajaba Arias Pérez, su hijo: «Arias Perez... vido partir de aqui al dicho Martin Alonso, su padre, como capitan principal, e a sus hermanos como capitanes de los otros navios... e que este testigo no fue con ellos, pero despues vinieron a aportar a Galicia y este testigo venia de Flandes, e se hallaron todos en un dia en el puerto de Bayona» (Probanzas de 1513-14 en el pleito contra Colón, publ. por FERNANDEZ DE NAVARRETE, M. *Colección de los viajes*... II, n.º lxix, p. 334). En la misma encuesta, otra arribada de América a Bayona de Cristóbal Guerra y Pero Alonso Niño, que volvían de la Isla Margarita, de donde se trajeron perlas fraudulentamente *(Ibid.)*.

(187) CHAUNU, *Op. cit.*, p. 195 ss.

(188) «El puerto de la villa de Bayona es el que más navios tiene a la continua. Es de los buenos puertos de este reyno y el primero de la costa de Galicia. Es lugar de mucha fuerça. Tiene a la entrada del puerto una torre buena, que llaman la torre del principe; tiene otras torres con mucha y buena artillería. Están dos hisleos [las Estelas] junto al puerto... Lo alto de la villa se llamaua Monte de buey y agora se dice Monterreal, despues de que el Rey Catholico la libertó de todo pecho. Es pueblo de gente noble de ydalgos y de lealtad» (MOLINA, *Descripción*..., f. 25).

natal (189), y el marinero Pero Domingues, muerto pobre y abandonado en Génova, donde se había casado con una liberta (190).

Otra corriente de emigración de radio más corto se produjo en dirección a Pontevedra, entre cuyos habitantes hay varios mercaderes, marineros y artesanos con el gentilicio «de Bayona» (191). Es difícil averiguar si muchos de los que, en el mismo nombre de origen, aparecen cargando en navíos de Caminha, Viana do Castelo, La Coruña, Pontevedra, son vecinos de Bayona que no han podido cargar en barcos de la villa, o si son gente avecindada en los puertos de amarre de aquéllos a cuyo bordo aparecen (192).

En cuanto a Tuy, en una situación más expuesta aún que Bayona (193) era sobre todo una plaza mercantil intermediaria, que canalizaba el tráfico portugués, legal e ilegal (194). «Buen pueblo, muy abastado, y de los mejores pescados del Reyno» (195), no aparece, sin embargo, exportándolos a larga distancia. Sin flota propia y utilizando naves de los otros puertos gallegos e incluso portugueses (196), llegaban hasta la ciudad paños de Flandes y de Aragón, a veces desde el otro lado de la frontera. Sin embargo, el arancel de portazgo y diezmos de la mar que se conserva para finales del siglo XV, aparte de estos artículos de excepción, nos da sobre todo la imagen de un comercio de corto radio, basado más bien en productos alimenticios, artículos manufacturados

(189) En 1466 Viciño, de paso en Barcelona, envía un poder a Bayona, a su tía Blanca Suares, para hacerse cargo de la testamentaría de su madre, Dominga Viciña (AHPB. A. Vilanova, *Escr. sueltas 1441-68*, 22/2/1466). Su actividad en Marsella está documentada en varios protocolos del ADBR, esp. *Fonds Laget-Maria*, 449, ff. 47, 180 (año 1475).

(190) ASG. *Not.* Tommaso Duracino, 4/106, 633 y 7/358.

(191) Johan de Bayona, carpintero, en 1444 (MP, *Tumbillo S. Juan*, f. 31); Juan de Bayona, mareante, en 1500 MP *Tumbo de Mareantes*, f. 5 v.); Gonçalo de Bayona, mercader, entre 1459-62 (AHPB, B. Masons Minor, *4.º manual c.c. & al.*, f. 55 v.-56; ARV *Varia* 198, f. 1.

(192) Pero Fernandes carga en 1410 y 1414 mercancías en la barca de un patrón de Caminha (ARV B-247, f. 94 v. y B-251, f. 38 v.); Alvaro Afonso, en la nave de João Eanes de Viana (ARV B-248b, f. 145); Alberte de Bayona en una nao de La Coruña (ARV MR-11.060, f. 51); Gonçalo Farto, cuya vecindad en Bayona está comprobada (RAMOS, *Op. cit.*, 189), carga para Valencia en 1491 en la nao de Rodrigo Fernandes de Cangas (PEATGE, 218), y probablemente también es de Bayona un Gonçalo Pancho, que va en el mismo buque y por el que Farto presta fianza (*Ibid.*, 219).

(193) Incendios, destrucciones y ruina cuando los ataques de las galeras de Pedro I en 1369-70, y con una entrada de los portugueses en 1390, aunque hay una rápida reconstrucción, indicio de vitalidad demográfica (PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy...*, pp. 290-291). A finales del XV, el tráfico portuario, controlado por el obispo y Cabildo, «era motivo de interminables conflictos con el concejo de Tuy y con la ciudad portuguesa de Valença... Tuy está continuamente combatida por la sorpresa. Unas veces eran los razzias fronterizas; otras la ocupación violenta de los poderosos de ambas orillas del Miño; otras las iniciativas autonomistas del Concejo denegando el apoyo al clero o buscándose por su cuenta un valedor distinto de sus señores» (GARCIA ORO, J., *Galicia en la Baja Edad Media. Iglesia, señorío y nobleza*, Santiago, 1977, p. 88).

(194) 1455, Julio 4. «Carta para pôr guardas das coisas defesas que se passam deste reino para os de Castela, nos portos da vila de Valença, contra a defesa del-Rei» (ATT. *Chanc D. Afonso V*, l. 15, f. 61, en DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, I, Sup., p. 566).

(195) MOLINA, *Descripción...*, f. 25 v.

(196) El mercader Afonso Eanes, que a fines del S. XIV trafica en el Mediterráneo, aparece, siempre que está documentado su medio de transporte, utilizando barcos portugueses (AHPB, B. Nadal, *Manual 20/11/1393-3/6/1394*, f. 53; ARV MR-4, f. 31 v.; B-251, f. 22). Fernán Correa se une en 1462 con otros de Bayona y Pontevedra para comprar vino en Murviedro, en una nao de Pontevedra (AHPB, B. Masons Minor, *4.º man. c.c. & al.*, f. 55 v.-56).

—calderería, mantas, ollas— y los inevitables productos básicos del comercio gallego-portugués: pescado, cueros, miel, aceite, resina, hierro, vino..., auténticos intercambios internos dentro de la comunidad económica que forma con el vecino Portugal (197).

* * *

La Coruña era, indiscutiblemente, el puerto más cosmopolita de toda la costa Norte del reino de Castilla. En él se daban cita navíos de todas las nacionalidades, no sólo por las llegadas de peregrinos, sino por su importancia como escala entre las aguas nórdicas y las mediterráneas. Naves inglesas, flamencas, bretonas, genovesas, catalanas y venecianas, amén de las procedentes de otras partes de Castilla y Andalucía, se codeaban continuamente en su bahía. En las disposiciones dadas por Enrique III sobre la cobranza de diezmos de la mar, se ve al puerto recibiendo tráfico de «vesinos e comarcanos de Jenova e de Aragon e de Portugal e de Seuilla e de todas las otras partes e lugares que son nonbrados de mar de Leuante que uenieren de Frandes o Françia o Ingraterra... Seuilla... Castro e... Santander» (198). Don Lope de Mendoza elevó en 1441 a Colegiata la parroquia de Santa María, «considerando la honra et nobleza de la dicha villa de la Coruña, a la cual concurren et vienen muy muchos extranjeros de diversas partes del mundo..» (199). Los navíos de peregrinos que se reunían en el puerto llegaban a veces a cerca del centenar (200), y la ciudad estaba abarrotada: los cuatro hospitales no daban abasto, y los que se agolpaban en ella en espera de pasaje para Francia, Flandes y otras partes dormían a veces en las calles (201). Era una ciudad rica, ajetreada, bulliciosa, que no conocía los tiempos muertos (202). Los robos, las cuchilladas, las subastas de cargamentos apresados y los incidentes entre los muchos extranjeros —a veces enemigos— que se tropezaban en el puerto eran espectáculo corriente. Precisamente esta condición de lugar de cita internacional favorecía muchos de estos actos de violencia. Los que tenían represalias pendientes estaban seguros de que, tarde o temprano, pasaría por allí alguien en quien ejercerlas.

Conscientes de que, si el puerto cogía fama de inseguro, el tráfico podía alejarse de él en beneficio de otros peligrosamente cercanos, los coruñeses buscaron el respaldo

(197) AHD Tuy, *Fondo Hospital*, Mazo 1, n.º 15, publ. IGLESIAS ALMEIDA, Ernesto, *Los antiguos «portos» de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal*, Tuy, 1984, pp. 23-25.

(198) AM Coruña, *Privilegios* II/18, inserto en cf. de 17/7/1435. Idéntico movimiento se refleja en el Cuaderno de Diezmos de 1452 (AGS. *Diversos de Castilla*, 4-53).

(199) *Galicia Diplomática*, V., p. 29 ss.

(200) Mayo de 1456: «In portu Grwne erant de Anglicis, Wallicis, Hibernicis, Normannis, Francis, Britonibus et aliis LXXXtª naves cum topcastellis, et quatuor sine topcastellis; numerus navium Anglicarum erat XXXII» (W. WEY, *The Itinerary of William Wey, fellow of Eton College... to St. James of Compostella A.D. 1456*. London, 1857, p. 154.

(201) AGS-RGS-II-1502, 27.

(202) «Esta ciudad de la Coruña es una de las nombradas de toda España ansí por la antigüedad como la excelencia de su puerto, que es uno de los mejores de la christiandad. Es la llave de este reyno... Es gran escala de nauíos, que jamás faltan aquí de todas naziones, carracas y vrcas de ricas mercadurías, porque ninguna viene a España de Flandes o Francia o de otra de aquellas partes que dexe de tocar aquí, y por consiguiente ninguna presa del Mediterráneo por esta mar de España que no haga escala. En este puerto hay casa do se suele batir moneda». (MOLINA, *Descripción*..., f. 29).

real y arzobispal para proteger a navegantes y peregrinos. En los años santos, el rey daba un salvoconducto especial a todas las naves, incluso de países enemigos, que llegasen con peregrinos (203), respaldado además por Constituciones de la Santa Sede y por decretos arzobispales, que ese año de tregua dejaban en suspenso los actos de represalia, por legítimos que fuesen (204).

Pero a los marinos forasteros poseedores de cartas de marca y represalia La Coruña les resultaba un lugar muy conveniente para ejercerlas ya que, amén de atrapar con relativa facilidad a sus presas por las razones ya expuestas, evitaban que el *odium* consiguiente recayese sobre sus propios puertos, espantándoles la clientela. Los coruñeses ganaron de los Reyes Católicos una carta patente, por la cual ningún extranjero podía ejercer represalias en otros navíos extranjeros dentro de las marcas del puerto (205).

Por otra parte, éste y el chaflán Bares-Finisterre constituían uno de los apostaderos favoritos de los corsarios de todo pelaje, sólo superado en peligrosidad por el propio canal de la Mancha (206). Haciendo un embargo legítimo en alta mar, se podía desviar la presa a La Coruña, donde se remataba en subasta. Esto atraía hacia la ciudad una corriente mercantil subsidiaria, compuesta por mercancías en tránsito que iban originariamente con otro destino. La actitud de los coruñeses ante estas situaciones era jugar

(203) Cf. el dado por Juan II a 1/1/1432, y la posterior carta «Al almirante mayor de la mar..., a todos los maestres e patrones e gentes de armas et capitanes de qualesquier naos et galeas et otras qualesquier fustas que andan por los mismares», para que lo respeten y hagan respetar (ACS, *Cartera 3 de Escrituras*, n.º 1, publ. LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, pp. 56 y 153, respectivamente).

(204) En 1440, la barca inglesa *Katharine*, con peregrinos y carga, es arrestada por represalias por unos vecinos de La Coruña. El arzobispo, con el apoyo del concejo, interviene: «segundo os dereitos escriptos, et por cartas et priuillegios do dito Señor Rei sobresto dadas, et constituyçoes dos santos padres et da dita eglesia de Santiago, se mostrauan manifiestamente que todos los romeus e peligriis que asi uieron ou uiesen... con seus nauios et naos... et con seus dineiros, ouro, prata, bitallas et outras quaesquer cousas... que eran et deuian seer seguros, et non rastados nen embargados por ocasion de represarias algunas nen penoras outras que o dito señor Rei mandou ou mandase faser...» y, después de dar orden de liberar «a dita barcha et mercadorias», reiteran el seguro del puerto «desde a Ynsoa dos Coruos adentro en todo o porto e abra desta uilla, et dentro da dita uilla et pescaria et termino e juridiçon dela». (ACS. *Constituciones*, Libro 2, f. 11, en LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, p. 74 ss.).

En 1456, otra nave inglesa, *Julyan* de Darmouth, fue cogida furtivamente una noche por unos bretones. Inmediatamente el concejo de La Coruña protestó ante el duque y el almirantazgo de Bretaña, exigiendo la restitución, ya que la captura se había hecho «estando et permanendo dicta nauis salua et secura per priuilegia et bulas apostolicas sanctorum patruum Romanorum et per priuilegia illustrissimi ac potentissimi Regis Castelle et Leonis... concessa ecclesie Beati Jacobi... et per reuerendum dominum Rodericum de Luna Archiepiscopum sancte Ecclesie et Archiepiscopatus... in cuiusquidem peregrinacionem dicta nauis... uenit ad portum huius ciuitatis illo tempore quo fuit cabta». Meses después la nave era devuelta puntualmente a sus dueños en La Coruña, y el concejo, encabezado por el asistente Gómez Pérez das Mariñas, acusaba recibo de la misma y de los objetos encontrados a bordo (ADLA, *Amirauté de Bretagne*, E202/6).

(205) Mencionada en AGS-RGS-IX-1493, 93.

(206) Algunos casos, por vía de ejemplo, son el de la *Marie* de Kynsale, rumbo a Valencia, en 1398 (PRO, *Inquisitions Miscellaneous*, C145/262/21); la captura de una barca portuguesa por dos balleneres de Dartmouth en 1445 (ATT. *Chanc. D. Afonso V*, 1, 5, f. 9 v., en DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, I, sup., p. 151 n.º 119); un navío bretón con mercancías de Fernando de Salinas, mercader de Brujas, tomado por unos vizcaínos (AGS-RGS-VII-1489, 376).

un doble juego: protestas airadas para defender la libertad del puerto, pero, cuando la presa se hacía fuera de las marcas, las mercancías incautadas desaparecían rápidamente entre los mercaderes locales; aunque la presa fuese ilegal y se diese posteriormente orden de restituir, el dueño de la mercancía no la volvía a ver y como mucho cobraba una indemnización en metálico (207).

El interés de la Iglesia de Santiago por salvaguardar la paz y la libertad del puerto no se debía solamente a la importancia que para Santiago tenía la protección a los peregrinos o el regular fluir del tráfico coruñés hacia la ciudad, con la que se había formado un eje; había además intereses directamente proporcionales a la prosperidad del puerto, como el derecho de anclaje que percibían el arzobispo y cabildo desde antes de 1435 (208). El movimiento portuario era bastante activo, si tenemos en cuenta que La Coruña tenía muy poco papel a escala internacional como plaza mercantil. En los años jubilares este movimiento sufría una hipertrofia, y los buques llegaban a centenares. En el Año Santo de 1434 pagaron anclaje más de 350 buques, si son exactos los cálculos hechos a partir de la recaudación (209). En los años normales ésta bajaba mucho; la cifra media para esos años corresponde a los pagos de 33 navíos anuales (210).

Podríamos comparar estas cifras con las 1.994 entradas que contabiliza el puerto de Barcelona en el año fiscal 1439-40 (211). Pero antes de hacerlo, conviene hacer algunas matizaciones.

En primer lugar, desglosemos y analicemos el movimiento barcelonés. Su fuente es impecable: los registros del derecho del *Ancoratge*, un impuesto de malla fina que capturaba absolutamente todo el movimiento portuario: incluso el más menudo, incluso los barcos de los altos oficiales de la Corona y de los recaudadores del puerto. Proporcional al tonelaje, lo pagaba todo el mundo sin excepción, y los privilegios se traducían en una reducción de las tarifas, lo que no influye a la hora de reflejar el movimiento en sí. Luego, la composición. De esos 1.994 anclajes, 998 corresponden a

(207) Resulta muy instructivo leer los documentos sobre la presa de un navío alemán en ruta Flandes-Lisboa por unos vizcaínos (AGS-RGS-IX-1493, 93), y sobre todo el desvío a Coruña y liquidación del cargamento de una nave coruñesa fletada por los Pardo de Burgos en Flandes, que había sido primero capturada por gente de la Hansa («osterlines») y luego arrestada en La Coruña (AGS-RGS-III-1494, 170). Hubo una auténtica rebatiña, entre gente llegada incluso de Ribadeo, y la mercancía no se pudo nunca recuperar. Cf. también el expediente sobre la concesión a Juan de Arbolancha de una carta de marca contra los bretones (AGS-RGS-XIII-1491, 248).

(208) Los derechos están repartidos entre el Arzobispo (7/11) y el Cabildo (4/11). De la parte del Arzobispo se da el 10% al monasterio de Sobrado, y 24 libras (la cuota de vecino del Arzobispo) al concejo de La Coruña para reparación de murallas. Los encargados de la recaudación son el párroco de Santa María del Campo y otro clérigo (AHDS. Fondo Gral. *Tumbo Bienes y Rentas Mitra*, f. 94).

(209) Los 7/11 del Arzobispo ascendieron a 450 coronas de oro, lo que da una recaudación total de 707 coronas. A dos coronas por buque, y redondeando las cifras, resulta un total anual de 353 entradas con pago de derechos. Las tarifas, dos coronas de oro por «cada una nao de gabia que entraba en el puerto e marca» (AHDS, *Ibid.*; ESTRADA GALLARDO, Félix, *Viejas historias coruñesas*, n.º 61, en «La Voz de Galicia», 13/10/1966).

(210) 2.000 mrs. viejos la parte del Arzobispo, equivalentes a un total de 3.142 mrs. viejos, que, a 48 mrs. la corona, dan una recaudación de 66 coronas, correspondiente a 33 buques (AHDS, *Ibid.*).

(211) CARRERE, Claude. *Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe siècle*. «Estudios de Historia Moderna» III (1953), pp. 67-156.

embarcaciones sumamente pequeñas, de tráfico de cercanías. Los restantes son también en su mayoría embarcaciones menores, la mayor parte de las cuales no hubiera pagado nada en La Coruña. De entre las naves de alto bordo, se han desglosado 15 naos y 50 galeras, aparte de las barcas, balleneres y carabelas cuyo número no se indica, y que solían ser en su mayor parte de los gallegos y vascos que andaban por allí (212).

En el puerto de La Coruña, la tarifa es elevada —dos coronas de oro— y fija. Recae solamente sobre buques de alto bordo, y a partir de una cierta categoría: las «naos de gábea». Una «nao de gábea» es la que tiene un mastelero sobre el palo mayor. En esta categoría entran desde luego las naos y los balleneres, y seguramente también las barcas, al menos las mayores y de época más tardía. Las carabelas quedan expresamente excluidas (213), así como el resto de las embarcaciones menores. Esto excluye de las cifras de recaudación a carabelas, pinazas, bajeles, trincados, etc., por no citar más que los modelos de la Castilla cantábrica, que eran embarcaciones de uso muy frecuente.

Pero a estos excluidos hay que sumar los buques, del tipo que sea, que, por su puerto de amarre, están también exentos del anclaje. Por lo de pronto, toda la flota local, que en cualquier caso disfrutaba de este privilegio en todos los puertos de Castilla salvo en Sevilla (214), desde 1286. Otro importante bloque de privilegiados que conozcamos eran los buques de vecinos de las Cuatro Villas, Merindad de Trasmiera, Vizcaya y Guipúzcoa, que no lo pagaban ni allí ni en el otro puerto realengo de Bayona (215). Y seguramente había más, tanto nacionales como extranjeros. El movimiento real podría elevarse, contando con estos factores, a bastante más del doble.

Así pues, el puerto, sin poder compararse naturalmente con Barcelona, es activo, y puede medirse honrosamente con los 200 navíos anuales de Southampton (año 1447-48), los 141 de Poole (1466-67) y los 169 de Bristol (1479-80) (216), superando al de Arnemuiden que, en 15 meses entre 1445 y 1446, ha tenido solamente 14 movimientos (217). Todos estos ejemplos son además de fechas más tardías en las que había un mayor movimiento comercial, e incluyen toda clase de embarcaciones.

En el siglo XV, La Coruña tenía, con mucho, la flota más fuerte de Galicia, tanta como el resto de los puertos juntos (218). Sus actividades eran muy diversas: pesca y exportación de pescado, transportes y comercio de tipo general, tanto con el Mediterráneo como con los países de la Europa atlántica. Concentraba, hacia 1490, una gran proporción de los diezmos aduaneros de su sector de costa. Pese a la inferioridad global del valor de este impuesto en Galicia respecto a los puertos vasco-cantábricos (219), en La Coruña eran «muy mas crescidos los diezmos de la mar que en ningund puerto de

(212) CARRERE, *Op. cit.*, pp. 93-95.

(213) 1478, Lisboa. Licencia para comerciar «em qualquer naao ou nauio de gauia e nom em carauella» (*Descobrimentos*, III, p. 178, n.º 138).

(214) V. *supra*, f. 110.

(215) AGS-RGS-VI-151, 11.

(216) TOUCHARD, H. *Le commerce maritime breton a la fin du Moyen Age*. Paris, 1967, cuadros pp. 399 y 404.

(217) *Ibid.* p. 406.

(218) V. *infra*, cap. IV.

(219) LADERO QUESADA, M. A. *La Hacienda real de Castilla en el siglo XV*. Tenerife, 1973, pp. 124-125.

los de Viscaya» debido al gran número y dispersión de éstos, «porque los derechos de las cosas que se descargan son [en cada puerto vizcaíno] muy pequeños... (220)».

La protección de los reyes a este puerto, el único realengo importante de Galicia, seguía siendo visible, aun considerando su posición periférica con respecto a Castilla. Muestra de ello es la licencia especial para comerciar con Inglaterra, motivada por las pérdidas que la flota coruñesa sufrió cuando la terrible galerna a principios de 1455. La ciudad pidió auxilio al rey, presentándole la clásica alternativa de la ruina y despoblación. Enrique IV, subido al trono el año anterior, autorizó al concejo —«... respiciendo grandia dampna et mala et jacturas et mortes hominum que dicta civitas recepit isto anno presenti propter fracturam nauium dicte civitatis que fracte fuerunt in portu ipsius cum magna fortuna maris»— a dar salvoconducto a dos naves inglesas, dando asimismo licencia a dos coruñesas para ir a Inglaterra (221). Era un momento difícil en las relaciones con este país. Se comerciaba a base de salvoconductos individuales que, tras la renovación del tratado franco-castellano y por presiones francesas, habían bajado de 60 a 20 anuales; rebasada esa cuota, no se podían conseguir sin autorización francesa (222). Dos de estos permisos a la ciudad, en esas condiciones, era una concesión muy generosa. Fue también en los años 45-50 cuando La Coruña aparece por primera vez con el título de ciudad, la primera de Galicia que no era sede episcopal.

La segunda mitad del XV y los comienzos del XVI fueron su época de apogeo. En 1552, todavía reciente el entusiasta elogio de Molina, el alcaide de la ciudad informaba sobre el descenso de su movimiento, «aunque ya fue rrica en otro tiempo (223)». La Reforma, que apartó de Santiago prácticamente todo el tráfico de peregrinos que llegaban por mar —a cuyo socaire se habían venido haciendo unos intercambios regulares aun en tiempo de guerra— tuvo que haber sido un golpe muy duro, al que se sumó la guerra con Francia y el fin de las escalas de los italianos.

Paralelamente al antiguo núcleo de la ciudad alta, se había ido desarrollando, en la ribera a lo largo del istmo, el arrabal de la Pescadería, en un principio barrio de pescadores, pero que fue paulatinamente atrayendo toda la actividad mercantil del puerto y con ella el poblamiento urbano. El enfrentamiento entre la Ciudad Vieja y la Pescadería se diferenció del caso pontevedrés en una cuestión de base: mientras en Pontevedra se trataba de un caso de competencia entre los mareantes del arrabal y los burgueses de la villa, aquí fueron los propios burgueses los que se fugaron hacia el arrabal. Acostumbrados a almacenar las mercancías en sus casas, a estar pendientes de la vida del puerto, les resultaba sumamente incómodo vivir encaramados en las alturas del Parrote, y empezaron a edificar fuera de la ciudadela. Surgió en la Pescadería una ciudad nueva, con tres parroquias frente a las dos de la vieja, cuyos nombres —S. Nicolás, Santo Tomás y San Jorge— llevarán varios navíos de alto bordo armados en ella.

Pero aunque los mercaderes se desplazasen masivamente allí, el fermento de su prosperidad lo constituyeron los mareantes. La exportación de pescado era importante,

(220) AGS-RGS-XIII-1491, 248.

(221) AM Coruña *Privilegios*, IV/39 (Córdoba, 3 de Julio de 1455).

(222) CHILDS, Wendy, *Anglo-Castillian Trade in the Latter Middle Ages*. Manchester, 1978, p. 47.

(223) AM Coruña, cit. ESTRADA GALLARDO, *Viejas historias...*, n.º 110, «La Voz de Galicia», 12/4/1968.

y en dos frentes: Mediterráneo y Golfo de Vizcaya. El arrabal empezó, como en Pontevedra, a almacenar vino y venderlo, ya desde fines del siglo XIV y coincidiendo con los primeros viajes al Mediterráneo, lo que no dejó de provocar la alarma del regimiento municipal, que desde entonces va a acosar a los mareantes con ordenanzas en contrario, apoyándose en privilegios reales cuya confirmación pedirán una y otra vez, muestra de la resistencia que encuentran (224). Todo el siglo XV va a ser un conflicto entre la Pescadería y el Parrote entre el barrio de los mareantes y el reducto de los mercaderes, que, en cierto modo, van a capitular, trasladándose de campo de actividad. El arrabal, con su antigua y nueva población, quedó sujeto a las ordenanzas municipales que emanaban del grupo de mercaderes y regidores que había quedado en la Ciudad Alta, y que tendían a limitar su expansión y sobre todo a evitar la fuga de contribuyentes y capital mercantil. En 1494 hay un pleito pendiente entre los mareantes y el concejo por unas ordenanzas de éste que les perjudican —tal vez las que se mencionan en una cédula de 1506 como hechas «podía haber diez e ocho e veinte años» (1486-88). Se trataba de «una tasa e ordenanzas generalmente en todos los oficios... que cada uno hobiese por su trabajo cierto precio». Pese a las dilaciones en que estaba este pleito en 1494, debió de fallarse finalmente a favor de los mareantes, a los que no convenía que esta tasa fuese de alcance general; sin embargo las ordenanzas no se cumplían; una cédula de 14/9/1504 regulaba «la clase de comercio que había de haber» en cada núcleo de la ciudad (225); en 1506 los mareantes ruegan a Felipe I que las haga cumplir (226).

El gran incendio de 1501 agudizó la crisis y aceleró la fuga hacia el arrabal de los profesionales de todo tipo. En una sobrecarta de los Reyes al concejo de 14/9/1504, a propósito de una orden incumplida de hacía tres meses, se repetía la orden de residir intramuros a los oficiales de la Casa de la Moneda, los joyeros y mercaderes, buhoneros, tenderos, vendedores de pescado y de toda clase de artículos, mandando se les apremiase para que volviesen a abrir sus tiendas dentro de los muros y no en los arrabales. Una representación de gente de la Pescadería, a los que se unió un grupo de tránsfugas de la parroquia de Santiago, respondieron ante el Consejo Real con una petición de que se les revocase la orden y se les dejase vender en «las Pescaderías», «la Pescadería e arrabal», como se había hecho hasta la fecha. La Pescadería —decían— es «çibdad e cuerpo della», tiene su propio recinto amurallado, con torres más fuertes, casas nobles y plazas, todo mejor que en la ciudad vieja; en las Pescaderías hay 900 vecinos, tres iglesias parroquiales y la mitad de una de las parroquias (Santiago) de la ciudad vieja, que sólo tiene dos parroquias y doscientos vecinos. Si ellos volviesen a la Ciudad Alta, ésta no podría ya contener ni a la mitad (227). En 1505, varios vecinos a quienes se indemnizó con subvenciones para reconstruir sus casas incendiadas en la ciudad vieja, pretextan la remolonería de los albañiles para justificar el hecho de que

(224) Privilegio de Enrique III de 1395, impidiendo la venta en la ciudad de vino de fuera antes de que se haya dado salida al de los vecinos (Inserto en cédula de 1499, AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/34) y sus sucesivas confirmaciones, e inserciones en sobrecartas: Enrique III, a 3/3/1397 (AM Coruña, *privs.*, II/23); Reyes Católicos, 17/5/1476, 18/2/1485, 17/9/1493, 19/10/1493, y dos más de 1499 (AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/2, 13, 25, 26, 29; AGS-RGS-V-1476, 305 y IX-1493, 109).

(225) TETTAMANCY, *Apuntes...*, p. 45.

(226) ESTRADA GALLARDO, *Viejas historias...*, n.º 61, *loc. cit.*

(227) AGS-RGS-1504, 204.

no hayan emprendido la reedificación; algunos reedifican en la parte nueva (228). En 1509, los del arrabal todavía no habían obedecido la orden prohibiendo el comercio en sus casas, y, alegando una vez más que las tenían tan buenas como las de la ciudad, suplicaban a la reina D.ª Juana hiciese derogar la ordenanza municipal al respecto (229). En 1512, la ciudad, si hemos de creer a sus regidores, está en una situación de despoblamiento tremendo: doscientas casas caídas y otras tantas vacías; un bajón de 600 a 200 vecinos, fugados a los arrabales, donde hay ya más de mil, y de donde no hay forma de hacerles volver porque están más cerca del puerto para la carga, descarga y almacenamiento de mercancías. De nada ha servido el privilegio de feria franca para volver a atraer el comercio intramuros: las murallas están caídas, los regidores dimiten y traspasan sus oficios, y los que quedan allí suplican se haga volver a los otros, para que la ruina de la Ciudad Alta no sea total (230).

El proceso era irreversible, y la Pescadería siguió prosperando a lo largo del siglo XVI (231). La ciudad, aunque muy mermada en efectivos, se adaptó sin que se cumplieran las predicciones apocalípticas de sus regidores.

* * *

El problema del enfangamiento de los puertos afectó especialmente a Betanzos que, situado en la confluencia del Mendo y el Mandeo, vio formarse en su fondeadero un triángulo aluvial, mientras la ría del Pedrido se iba convirtiendo en un canal cada vez más estrecho y peligroso. Un caso triste, muy parecido al de Brujas, pero que se pudo sostener peor por no haber iniciativa ni medios para su solución. Si Brujas fue salvando la situación con el antepuerto de L'Ecluse, Betanzos no contaba con nada parecido a donde desplazar su tráfico marítimo, aunque Fontán, Sada, Bañobre y Miño, pequeños lugares de señorío de los Andrade, intentaron repetidas veces desviar hacia ellos la descarga de sal (232); pero eran demasiado pequeños, mal comunicados, improvisados y con sus propios problemas de calado para pasar a mayores. A fines del siglo XV apenas se aventuraban hasta la población las ligeras embarcaciones de los bretones que iban a comprar vino y que constituían prácticamente su único movimiento portuario (233).

---

(228) AGS-RGS-XI-1505, 89. VIII- 1505, 274.

(229) AGS-RGS-VII-1509, 1.

(230) AGS-RGS-VII-1512, 8.

(231) «La importancia de la Pescadería era tal que su riqueza en el año 1539 era casi cinco veces mayor que la de la Ciudad. De los 16.700 maravedíes que pagaban los moradores de La Coruña como servicio o contribución sólo correspondían a las parroquias de Santa María y Santiago 2.850. Y en cambio las de San Jorge, San Nicolás y Santo Tomás y contribuían con 13.850. El pescado, la sal, las flotas, el comercio con América, las industrias, eran ya en aquel tiempo la base de la riqueza de la Pescadería» (GONZALEZ GARCES, Miguel, *La Coruña en época de Carlos V*, «La Voz de Galicia», 21/3/1963).

(232) «Diego de Andrade e su mujer e otros por su mandado e fauor, toman por fuerça la juridiçion de la ria de Betanços, e que la han atribuido... a los sus logares de Fontana e Sada... e que ally han fecho e fasen carga e descarga, e que el alçar e diesmos que se fasen en la dicha ria de Betanços los toman e lieuan por fuerça, e que asy mismo fasen e lieuan el alfoly de la sal de Banobre, ques tierra del conde de Monterrey» (AGS-RGS-V-1480, 235).

(233) AGS-RGS-XI-1493, 95.

Pero los problemas de navegación no parecen haber sido excesivamente graves para la prosperidad de Betanzos. Nunca había sido un buen puerto, y su tradicional subordinación a La Coruña en este aspecto hizo a sus vecinos resignarse mejor. A lo largo del XV, se libra de muchas de sus antiguas trabas mercantiles y acumula privilegios: adquisición de la categoría de ciudad, exención de diezmos sobre la exportación de vino y pescado y sobre su correspondiente cargamento de retorno; las mismas franquezas y libertades que Castro Urdiales (234). Su alfolí cobra una sorprendente importancia que va a mantener a lo largo del siglo XVI: en él se aprovisionan los obispados de Lugo y Mondoñedo, aunque sus proveedores tienen premio, con respecto a los otros puertos, en las «igualas» que con ellos hacen los arrendadores de la renta (235).

El volumen de su comercio —que, por todos los indicios, tenía su puntal más sólido en la exportación de vino hacia el Norte— es difícil de conocer, ya que está canalizado a través del puerto de La Coruña. De esta dependencia da testimonio la fuerte presencia de mercaderes coruñeses en la ciudad, no sólo desempeñando actividades mercantiles sino fieldades de rentas derivadas del comercio y otras funciones locales (236).

A principios del siglo XVI, Betanzos era una población «... del tamaño de Hal, puerto de mar asentado en la vertiente de una montaña. Es ciudad de piso desigual, estrecha, mal pavimentada y situada en lugar muy fuerte, por dos partes metida entre arenales y un gran río que sale de las montañas. El país de alrededor es fructuoso y bonito, especialmente en viñedos (237)». Su privilegio de carga y descarga seguía siendo confirmado por los reyes, y gozaba, desde 1477, de una feria franca de un mes de duración, que se celebraba en el mes de Noviembre, un mes clave en el comercio de vinos, y que apunta, una vez más, hacia esa especialización económica (238).

* * *

En el Norte, Vivero y Ribadeo quedaron, al producirse la apertura de los mercados mediterráneos, completamente de espaldas a éstos; las rutas de ambos terminaban en Sevilla, a la que surtían sobre todo de madera, y seguramente también de pescado, aunque este segundo aspecto está muy mal documentado. La madera, el vino local y el hierro eran los principales artículos de exportación de estos puertos.

Ribadeo, en señorío desde tiempos de Enrique II, pasó en este período de Pierre de Vilaines a Ruy López Dávalos. Al perder éste el condado, revirtió al realengo hasta 1431, en que se entregó a Rodrigo de Villandrando, quedando de señorío de esta familia, como cabeza del condado de Ribadeo con la puebla de Navia, durante todo el Antiguo Régimen. Podemos preguntarnos por el valor que tenía Ribadeo para la Corona, cuando se desprendía de él una y otra vez. Era seguramente uno de los puertos reales menos interesantes de Galicia. De los otros, Bayona era poco rentable, pero su condición de plaza fronteriza siempre amenazada hacía impensable la idea de ponerla

(234) AGS-RGS-V-1480, 233.

(235) AGS-RGS-I-1506, 186; «y ay aqui el mejor alfoli de sal de todo el reyno con muchas preminencias sobre los otros alfolies» (MOLINA, *Descripción...* f. XXIX v.).

(236) AGS-RGS-II-1504, s/fol.

(237) Relato del primer viaje de Felipe el Hermoso, por Antonio de Lalaing, en GARCIA MERCADAL, *Viajes...* I, 450.

(238) *Historia de Betanzos el antiguo y moderno....* p. 435 ss.

en manos extrañas. La Coruña, por el contrario, era demasiado valiosa. Betanzos y Vivero, codiciados por los señores vecinos, habían arrancado en diversas ocasiones a los reyes la promesa de no ser separados nunca del realengo. Ribadeo, en cambio, era un puerto relativamente anodino que, como Vivero, tiene un papel bastante modesto entre los gallegos, con su estudio dificultado por su naturaleza de señorío, aunque confirmado por su poca relevancia en las fuentes extranjeras. La existencia muy cercana de la puebla de Navia con carga y descarga y alfolí dentro del mismo señorío tuvo que haber repercutido negativamente en su movimiento.

Aunque el rey cobra allí sus diezmos de la mar (239), el comercio se hace bajo control señorial. El puerto tenía sus principales relaciones exteriores con Inglaterra y Flandes y, sobre todo en tiempo de Ruy López Dávalos, que se interesó muy directamente en su comercio, armaba hermosos navíos, aunque nunca tuvo una flota muy nutrida. La historia comercial del Ribadeo medieval transcurre oscuramente, al margen de la de los otros puertos; es posible, con todo, que haya sido más importante de lo que los pocos documentos dejan ver.

Vivero, un puerto realengo pero de características y circunstancias muy similares a las de Ribadeo, tenía la misma orientación comercial en sus exportaciones y vivía, básicamente, del vino exportado hacia el Norte y de la madera enviada a Portugal y Andalucía. El comercio maderero parece haber experimentado hacia fines del XV y principios del XVI un «boom» que condujo a talas excesivas, poniendo en peligro el futuro de la riqueza forestal de la comarca. Este es sin duda el objeto de la tajante prohibición del Gobernador de Galicia de cargar madera hacia el Sur, bajo «grandes penas». El veto provocó la protesta del arrendador mayor de las alcabalas y diezmos, que decía perder con la medida más de medio millón de mrs. anuales (240). Si esta cantidad —o una algo inferior, pues hay que contar con la exageración del perjudicado— era sólo la parte proporcional —un 10%— a las rentas mencionadas, podemos calcular la importancia de este tráfico para una villa pequeña como Vivero.

Vivero, como Ribadeo, era seguramente más rico de lo que dejan entrever las pocas fuentes, y debía de tener un tráfico bastante activo hacia Castilla. Mercaderes burgaleses acudían a la villa a comprar pescado para su ciudad (241) y a fines del siglo XV reside y muere allí el mercader segoviano Alfonso de Tordelaguna que, agente de otros mercaderes de Segovia, importaba mercancías en esa dirección (242). Con todo, el patente aislamiento en que se encuentra este hombre y las cantidades no muy grandes que maneja no permiten conceder demasiada importancia al hecho.

En el accidentado sector de costa cercano a estas villas iban apareciendo puertos de señoríos en excelentes emplazamientos, muy protegidos dentro de sus respectivas rías: Bares, El Barquero, Masma —la actual Foz—. Con el privilegio real que permitía

(239) En el privilegio de concesión a Vilaines en 1369, se le daban (si el autor citado ha leído bien el documento cuyo original no he podido encontrar), los almojarifazgos (!), aduanas (!), diezmos y alfolíes (LANZA, *Ribadeo...*, p. 273). Concesión verdaderamente descabellada, si es exacta, estos derechos se recuperaron durante su breve reversión al realengo. En el Cuaderno de Portillo de 1452 (AGS, *D.C.*, 4-53), los diezmos y escribanía de Ribadeo y Navia figuran como una renta real arrendada con las demás.

(240) AGS-RGS-VI-1507, 14.

(241) AGS-RGS-XI-1479, 95.

(242) A su muerte, el mercader segoviano Luis de Mercado reclama la cantidad de 50.000 mrs. que le había enviado desde Segovia para comerciar, ya que las justicias de Vivero, al morir sin parientes, se habían incautado de todos sus bienes (AGS-RGS-I-1485, 83).

a Galicia y Asturias sacar su madera por mar por el puerto más conveniente, sin tener que acudir a los específicos de carga y descarga, estos lugares, desembocaduras de un traspaís con gran riqueza forestal, eran seguramente cargaderos de madera, con un interesante potencial mercantil para sus cargamentos de retorno. En los tres, además, entraban con relativa frecuencia buques forasteros de arribada (243).

En los años 70 del XV, Pedro Pardo de Cela, que era señor del Barquero y Masma, y tenía ocupado Bares al obispo de Mondoñedo, intentó abrir estos tres puertos al tráfico general, y cobrar los correspondientes derechos. En 1478 el concejo de Vivero protestó ante los Reyes Católicos por su apertura, que consideraba lesiva para sus privilegios, y éstos respondieron con una orden a sus «vasallos, súbditos y naturales» prohibiéndola (244). La caída de Pardo de Cela cambió el problema de cariz, y algunos años después, el puerto de Masma era una manzana de discordia entre Vivero y Ribadeo.

A medio camino entre ambas villas y muy bien comunicado por tierra con esta última, se estaba convirtiendo en un puerto auxiliar —y clandestino— de Ribadeo. Habiendo caído dentro de la jurisdicción de Vivero, los ribadenses lo estaban utilizando para su carga y descarga sin pagar los diezmos de la mar. La protesta de los diezmeros de Vivero, perjudicados por estos manejos (245), da testimonio de que esta villa atraía antes una parte al menos del tráfico marítimo ribadense, que esperaban saliese a través de su puerto. Es posible que en la base de la cuestión estuviese un problema de comunicaciones terrestres, por estar Vivero mejor comunicado con Santiago y los otros centros comerciales, y porque Masma, con un camino pasablemente directo a Mondoñedo y Lugo, podía constituir una ventajosa y económica alternativa.

* * *

Tras este recorrido en el tiempo y en el espacio se puede llegar a la conclusión de que, pese al sistema de puertos privilegiados, que concentró algo el tráfico y la riqueza, y sin perjuicio de que se compartieran algunos problemas de alcance muy general, la costa gallega, como área económica, era acéfala, dispersa y heterogénea. Faltaba una ciudad portuaria que ejerciese una preponderancia clara sobre el conjunto de la costa. La Coruña, aun con su papel indiscutible e indiscutido de primer puerto de Galicia, era ante todo eso: un puerto, y el puerto de Santiago. Puerto realengo de una ciudad

(243) En 1480, Pedro Pardo percibe indebidamente derechos de quiebra a una pinaza bilbaina siniestrada en el Barquero, y se incauta del cargamento recuperado (AGS-RGS-X-1480, 124).

(244) «Vosotros por vuestra propia abtoridad e syn mi liçencia e mandado... avedes fecho e abyerto puertos nuevos e fecho carga e descarga de navios e barcas e fustas en la Masma e en Vares a su grand agrauio e perjuysio del puerto de la dicha villa... e muy gran danno e menoscabo de las mis alcaualas e rentas e tributos reales... por que vos mando... que d'aqui adelante non fagades nin consyntades fazer el dicho cargo e descargo en los dichos puertos de Masma e Vares que asy diz que nueuamente auedes abyerto, pues de derecho diz que lo non pododes faser...» (AGS-RGS-VI-1478, 73).

(245) 1506, Diciembre 7. Carta de Doña Juana al Conde Don Rodrigo de Villandrando, concejo y justicias de Ribadeo, a petición del arrendador de las rentas de Vivero: «entre esta dicha villa e Ribadeo e Bibero ay un rio que se llama la Vasma, e... de pocos dias a esta parte vos otros o algunos de vos aveys fecho e mandado fazer... carga e descarga en la dicha ria de la Vasma... en quebrantamiento de las leyes del quaderno de los dichos diezmos... e en perjuyçio del dicho mi puerto de Bibero...» (AGS-RGS-XII-1506, 21).

arzobispal, la comunidad de intereses, si bien innegable, no era lo suficientemente amplia para lograr un eje perfecto. Ribadeo y Vivero, uno señorial y el otro real, vivían por su cuenta, como puertos del ámbito de influencia lucense y mal comunicados con el resto. En cuanto a las villas exportadoras de pescado de las Rías Bajas, no parecen haber estado ni siquiera en relaciones de competencia con las otras.

Los puertos más modestos desarrollaban sus actividades supeditados al puerto privilegiado dentro de la ría en que estaban emplazados; pero éste no estaba a su vez encuadrado dentro de una jerarquía armónica cuya cabeza fuese el gran puerto que abastece y redistribuye a los demás y cuya existencia es tan importante para los secundarios (246). Faltaba en Galicia precisamente la gran base portuaria. Santiago era el corazón financiero del sector más importante de la costa; pero no era un puerto. La Coruña, aun con su importancia, no ejercía ninguna jefatura ni función de aprovisionamiento central con respecto a los otros. El diferente régimen de gobierno, un potencial de intercambios interurbanos prácticamente nulo, las difíciles comunicaciones costeras, hacían de cada puerto una base autónoma por necesidad, sin la colaboración —y muchas veces con la oposición— de sus vecinos. Con poca relación también entre la costa y el traspaís, las villas marineras gallegas responden mejor que ningunas otras al modelo urbano que M.C. Carlé propone para el antiguo reino de León (247): islotes de burguesía en un mar rural, sin vínculos ni continuidad con su territorio. Es cierto que de éste salen los excedentes que constituyen una buena parte la base del comercio; que, como veremos en otra parte, los burgueses de la villa no han perdido totalmente sus vínculos con el medio rural de donde la mayoría ha salido. Pero el hecho es que la vida marítima y mercantil de estas villas apenas trasciende de sus recintos amurallados si no es en dirección a Santiago, el principal centro consumidor y distribuidor de las importaciones.

5) *PUERTOS Y RUTAS*

Los puertos gallegos, que en general eran abrigados y con muy buenas condiciones naturales, necesitaban poco acondicionamiento del tipo de diques de abrigo y rompeolas, cuya construcción y mantenimiento constituían una pesada carga en el presupuesto de muchas villas marineras fuera de Galicia. Eran muy raros aquí los muelles de piedra —«peiraos»— sobre agua alta; la zona portuaria, extramuros en el caso de las villas amuralladas, y con las casas presentando su frente al agua en los arrabales, era una playa donde podían varar habitualmente las embarcaciones más pequeñas. Con buenos fondeaderos a poca distancia, cuando un navío medieval mediano calaba sólo unas 3 brazas, sobre 5 m. (248), algunos de ellos, sin embargo, eran puertos de marea, como

(246) «Pero las poblaciones marítimas, células básicas, no bastan por sí solas para crear una región viva del mar. Les falta el apoyo insustituible de una gran ciudad que las provea de mástiles, de brea, de tela para las velas, de aparejos, cordelería y de capital; una ciudad con sus establecimientos de mercaderes, sus fletadores, sus aseguradores y todas las múltiples formas que puede ofrecer un medio urbano. Por ejemplo, sin Barcelona... no se comprendería el auge marítimo de la costa catalana. Esta gigantesca empresa ha exigido la intervención, el insustituible codo a codo, el imperialismo de la gran ciudad... Marsella, Genova o Ragusa jugaron un papel idéntico al de Barcelona con respecto a los pequeños puertos vecinos; pues en la vida de las costas prósperas siempre hay una ciudad directora». (BRAUDEL, *El Mediterráneo...*, I, 122-123).

(247) *La ciudad y su contorno en León y Castilla (S. X-XIII)*, «AEM» 8 (1972-73), pp. 69-103.

(248) BERNARD, *Navires...*, p. 104.

Vivero y Noya. Esto significaba que con la bajamar una parte considerable de ellos quedaba en seco, o más bien convertida en un lodazal de fango que hacía imposible el acceso a los navíos varados. El casco de éstos, cuando eran medianamente grandes y estaban cargados, sufría mucho en esta posición; la mayor parte, para paliar el inconveniente, se alejaban hacia el exterior o se concentraban en las reducidas zonas que quedaban con agua profunda.

Muchos de los puertos emplazados en los fondos de las rías contaban con un valioso elemento: el puente de acceso a la villa, o junto al cual había ido ésta desarrollándose, y que posiblemente tuvo su peso dentro de los criterios de elección de los nuevos emplazamientos. El puente, que delimitaba las aguas navegables del río o ría, servía de muelle de carga y descarga directa entre el buque y los vehículos de acarreo situados sobre el camino; en él se alzaba el guindaste, artefacto cuyo recuerdo se conserva, para Vivero, al menos desde mediados del S. XIV (249): un mástil con una verga que hacía las funciones de «pluma» de una grúa. La zona del puente, en Vivero, Santa Marta de Ortigueira tal vez, Cedeira, Neda, Betanzos, Puentedeume, el burgo viejo de Faro, Noya, Padrón, Pontevedra y Redondela, era la más vital y la más animada del puerto, donde se efectuaba la carga y descarga. Las orillas en torno a él se cuidaban con especial interés: la aproximación de los navíos podía ser arriesgada con marea baja, y esto llevaba a la construcción de muelles, como el «peirao da ponte» de Pontevedra.

Para los botes y embarcaciones menores se acondicionaba en algunas zonas de descarga muy activa (la del alfolí, por ejemplo) una planchada («prancha») de madera. La que había en la Moureira de Pontevedra dio su nombre a una calle y a toda la zona cercana (250); tal vez era la única de la villa y seguramente se hizo para servicio del alfolí de la sal, cuyos abastecedores pagaban derechos por su uso al concejo (251). Las planchadas eran arriesgadas e incómodas para los navíos de alto bordo, que se tenían que acercar peligrosamente a tierra (252), y eran usadas sobre todo por pinazas y bajeles cuando descargaban sal y pescado.

Los servicios públicos y comunales de almacenamiento parecen escasear. No todos los puertos tenían siquiera, pese a las disposiciones reales, un almacén destinado a alfolí de la sal; sabemos que en puertos pequeños ésta era almacenada por las casas de los vecinos que la importaban y vendían con autorización de los arrendadores y fieles (253). En Pontevedra había «lonjas» o «lojas» donde se podían «alojar» las mercancías en tránsito (254), y seguramente también en La Coruña (255). Pero en general los

(249) DONAPETRY, *Historia de Vivero...*, p. 114. Su uso y la percepción de derechos por él, en una carta de fletamento de 1374 (SAB, *Politieke Oorkonden*, I^e reeks, 1325/4).

(250) La Rúa da Prancha. A principios del XVI, un mareante se llama Fernán Lopes da Prancha (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 97-98).

(251) Ordenanzas de Pontevedra, 1496: «Iten de cada nao que vier a esta villa con sal una fanegya da prancha» (*Documentos...*, I, p. 231).

(252) BERNARD, *Navires...*, p. 80.

(253) 1467: «os arrendadores dos alfolies del Rey que puñan o sal ena ria de Arauza... puñan eno dito porto (Villanueva de Arosa) a vender en casa de algunos omes e ali tiñan alfolins do dito sal...» (*Col. de docs. curiosos hecha por Otero*, V, f. 325, publ. LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, pp. 43-44).

(254) 1440, Pontevedra: «... para o carreiro que levou as tres botas de vyno... da lonja ata a ribeira, nove maravedis»; trigo de Andalucía «alojado enna dita villa» (AHPPO, LCP, actas de 26/6 y 23/2/1440).

vecinos tenían sus propias bodegas y almacenes, unas veces en los bajos de sus viviendas, otras en el puerto, donde guardaban —y en ocasiones ocultaban— las mercancías (256).

La existencia de un peso público está documentada en Tuy por lo menos desde 1440 (257), y seguramente lo hay también en todos los puertos de señorío eclesiástico, donde se controlan estrechamente las medidas por el patrón señorial. En cambio, en un puerto de la categoría de La Coruña no existía este servicio hasta principios del siglo XVI: cada vendedor y comprador utilizaba sus propias pesas y balanzas, con los consiguientes fraudes y errores. En 1513 se confirmó al Concejo la facultad de establecer una «casa de peso» en el puerto, cerca de la Porta da Vila, convenientemente situado para uso común de los mercaderes de la ciudad y de los mareantes de la Pescadería (258).

Es probable que el control aduanero y portuario se efectuase sobre la misma ribera en la mayoría de los casos. La «casa de aduana» que en 1506 hay en Tuy «de tienpo ynmemorial aca (259)» no está documentada para ninguna otra población.

Sobre los servicios portuarios habituales: bateleros y descargadores, toaje (remolcadores), prácticos y pilotos apenas se sabe nada. Los hombres que practicaban estos menesteres son difíciles de rastrear, al no estar constituidos, en Galicia, en ningún tipo de corporación. No aparecen documentados más barqueros profesionales que los de pasaje, que no se ocupaban de los servicios del puerto. Pero seguramente, especializados o no, los había: tenemos constancia de descarga de buques grandes en «barcos» de la localidad (260). Los pilotos y prácticos («grandes-» y «petite-» lemanes), de uso facultativo y actividades independientes, no estaban sujetos a control público como en otras partes, lo que hace también difícil su seguimiento. La mayoría eran «mariñeiros» veteranos y expertos que se enrolaban para un viaje concreto. Las cartas de fletamento, como veremos en otro capítulo, prevén la existencia de los petilemanes; en cuanto a los grandes, los pilotos de costa, los encontramos en ocasiones en el extranjero a bordo de navíos de su puerto de vecindad (261); generalmente no escaseaban y no había necesidad de buscarlos fuera del puerto de partida. En algunos puertos se podían adquirir brújulas y seguramente otros de los elementales instrumentos de la navegación de la época: ampolletas, sondalezas, correderas, etc. (262). Los servicios de reparación y mantenimiento de buques, en estos puertos con activa construcción naval, eran seguramente excelentes: abundan los carpinteros de ribera y calafates que reparan y transforman navíos y se confeccionan cordajes y embalajes de todo tipo (263).

---

(255) En 1503, la madera y otras mercancías pesadas que durante la feria no se pueden subir a la ciudad alta, se «aposentan» «en los arravales e ribera e puerto» (ACS, *Mercedes Antiguas*, leg. 4, en BRAG-CDH, I, p. 102).

(256) Una de las causas del despoblamiento del núcleo antiguo de La Coruña por esos años es, precisamente, que los vecinos prefieren vivir, con sus almacenes, en la zona de carga y descarga del puerto.

(257) Es propiedad del Concejo, que en 1441 dona su renta para sostenimiento del Hospital (ACT, *Libro de Escrituras... del Hospital*, f. 6 v.).

(258) AM Coruña, *Cédulas Reales* II, docs. de 1513 y 1514, s./sign.

(259) AGS-RGS-VI-1505, 25.

(260) AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, ff. 29-29 v.

(261) V. *infra*, cap. IV.

(262) AHPPO, LCP, f. 78 v.

(263) V. *infra*, cap. III y IV.

Los faros costeros no aparecen en funcionamiento en ninguna fuente, y eso que los portulanos no dejan de señalarlos cuando los hay. Algunos indicios llegados sobre todo a través de la toponimia —el nombre «Faro» o «Flamia» de una de las islas Cíes, los numerosos «Faros» dando nombre a montes y puntas cerca de los puertos, el primitivo puerto de La Coruña— hacen pensar en una existencia cierta, pero accidentada: seguramente en manos de espontáneos y considerada como una obra pía para proteger a los navegantes del naufragio; tal vez encendidos ocasionalmente por las comunidades marineras en momentos de peligro. Tampoco sabemos mucho sobre el balizado de las entradas, prescrito por los Roles de Oleron (264). En Pontevedra, según unas ordenanzas que en 1575 se tenían por «muy antiguas» (265), se balizaba con un palo y un farol el bajío del Mollabao, a la entrada de la Moureira, y el mantenimiento de esta señal lo asumía la cofradía de San Miguel, de los marineros.

La responsabilidad financiera del mantenimiento de los puertos estaba muy diluída. No hay prácticamente documentación sobre este capítulo, aunque abunda sobre otro tipo de reparaciones: prueba de que las obras portuarias propiamente dichas apenas existían. Desde luego, no se destinaban a ellas las rentas del puerto, que percibía su titular y beneficiario. Dado el carácter elemental y esporádico de estos arreglos y obras, es probable que el concejo interesado tratase de obtener una subvención real o señorial, o que se hiciese un repartimiento extraordinario entre los vecinos cuando surgía la necesidad de efectuarlos. Tampoco es inverosímil que cuando se hacían muelles éstos, como los puentes, fuesen financiados todos o en parte con mandas y limosnas: el caso del conjunto del puente y «peirao» de Pontevedra lo da a entender así (266). En arrabales de pescadores como la Moureira de Pontevedra, donde cada casa o grupos de casas de mareantes tenía su propio muelle de carga, éstos habían sido hechos por los propietarios (267), aunque lo más probable es que no sean anteriores al siglo XVI.

De la responsabilidad legal se ocupaban los concejos, aunque lo hicieron tardíamente y cuando el daño ya estaba hecho. Las ordenanzas municipales son tardías y no hacen más que reflejar las agresiones a que habían estado sometiendo a sus propios puertos patrones, marineros y otras gentes desde la fundación de las villas: vaciar el lastre —toneladas de pedruscos, grava y arena— en donde les venía más a mano, agravando el creciente problema de la falta de calado; escaparse sin pagar derechos,

---

(264) Capítulo XXIV: Cuando se hace descarga en una ría o fondeadero a donde los ha llevado el lemán, «el maestre es tenudo... él e sus marineros a meter balisas en aquella canal porque sea bien balisada...» (en PARDESSUS, *Op. cit.*, VI, p. 62).

(265) FILGUEIRA VALVERDE, J. *Archivo de Mareantes*, p. 26.

(266) «Sabemos con certeza que en 1339 Juan de Santafé legaba para la obra del puente diez dineros, luego, en 1491, en manda testamentaria, el regidor Gonzalo de Montenegro dejaba para la puente 'veynte mill pares de blancas' para ser gastadas 'en una calçada desd'a punta do pee da ponte', a la que añadía otros 6.000 mrs. pares de blancas para la construcción de una escalera semejante a la que ya estaba y servía de desembarcadero, y que habría de construirse probablemente como complemento de aquélla, cercana a las puertas de la Villa. ¿Significaría esta disposición, tomada en vida de Montenegro, la apetencia de término de una obra comenzaba mucho antes? Por lo menos el cuadro del puente, tal como después estuvo, se perfila por completo en esta fecha; poco después (1492) tenemos la noticia de que ante el puente, por la parte de la villa estaba un suelo baldío —chao calvo se le llama— y que el alcance del puente con la agrupación urbana era una calzada de piedra». (FERNANDEZ-VILLAMIL, Enrique. *La Puente Vieja Pontevedresa*, «MP» II (1944), pp. 7-72). Cf. *Documentos...* para la Historia de Pontevedra, I, pp. 213-214).

(267) FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*, pp. 11-12.

cortando las gúmenas de sus anclas y dejándolas en el fondo, con gravísimo peligro para los demás; robar piedra de los «peiraos» para lastre y otros usos (268).

El único puerto cuya fisonomía bajomedieval conocemos bastante bien es el de Pontevedra, gracias a una documentación pasablemente buena y a los diversos estudiosos que se han ocupado de esta ciudad. La villa estaba fuertemente amurallada, y entre las murallas y el puente se extendía el amplio descampado que ofrecía un cómodo servicio para el movimiento de mercancías. La zona del Puente, comprendida entre éste y la Puerta de la Galera, era la destinada a carga y descarga. Por allí estaban las «lonjas» y el alfolí de la sal. Ya extramuros y siguiendo la ribera, venía la zona de las Corbaceiras, un recodo del río donde solían trabajar los carpinteros de ribera. Más adelante, una extensión conocida como el Campo da Barreira era donde se solían custodiar —varados en seco y privados de sus velas, según la costumbre—, los buques arrestados. Más hacia afuera, el río se estrechaba en la «barca de la Merced», lugar llamado así por la que había para cruzar a la otra orilla. En su parte exterior solían fondear los buques mayores que, desde principios del XVI, no podían acercarse con comodidad al puente, o que cargaban pescado en el arrabal de la Moureira, que empezaba precisamente allí.

Si el puerto comercial estaba integrado en el plan de la villa, la Moureira, el arrabal de los mareantes pescadores, constituía un núcleo suburbano bien diferenciado, aunque estrechamente unido al urbano. En él estaba vedada la carga, descarga y almacenamiento de toda mercancía que no fuese pescado. Las naves que llevaban la sardina «sobre mar» atracaban en la Merced o se mantenían fondeadas enfrente del arrabal para cargar; a su regreso de Sevilla o del Mediterráneo debían ir a descargar al Puente.

En éste, las naves grandes podían atracar, aunque solamente para carga y descarga; luego tenían que irse para el centro del río, bien para dejar libre el puesto a otras, bien por razones de seguridad aduanera: era fácil lanzar unas balas de mercancía prohibida desde allí a la cubierta del buque. El «peirao da ponte» y toda la zona adyacente se rehicieron totalmente en 1569; la reforma se proyectaba, si nos atenemos a la ya citada manda de Gonzalo de Montenegro, para finales del XV, y es posible que ya entonces se hubieran iniciado algunas de las obras. El viejo peirao era de piedras sueltas y mal mantenido: por las Ordenanzas sabemos que la gente —seguramente los carpinteros de ribera que trabajaban en su proximidad— cogían de él piedras para mantener bajo el agua maderos en remojo y probablemente para lastre, que luego soltaban allí mismo, contribuyendo al cegamiento del puerto. También hubo que prohibir usarlo como «malladoiro»: todo un símbolo de la intrusión de la Galicia rural en el pequeño mundo de los marineros (269).

* * *

(268) *Ibid.*, p. 150, n.º 312; para Pontevedra y Vigo, BRAG-CDH, II, n.º VIII.

(269) Ordenanzas de Pontevedra, Ord. IV, en *Documentos... para la Historia de Pontevedra*, I, 98. Aparte de esta colección, son básicos para este tema los ya citados trabajos de FILGUEIRA VALVERDE *Archivo de Mareantes* y de FERNANDEZ-VILLAMIL *La Puente Vieja pontevedresa*. V. también FILGUEIRA VALVERDE, *Miscelánea de la vieja Pontevedra*, «MP» II, pp. 97-1090, y la extensa y miscelánea bibliografía citada por este autor en *Archivo de Mareantes*, pp. 251 ss., especialmente la de las notas 16 y 22.

Aun dentro de su aislamiento, los puertos gallegos eran terminales de unos caminos que, formando parte de unas redes comarcales, se iban enganchando de una forma más o menos directa a las grandes rutas del reino de León.

En la Galicia occidental no es una frase estereotipada decir que todos los caminos llevan a Santiago. Hay una relación muy directa y fácilmente observable entre la prosperidad de ciertos puertos y la facilidad de sus comunicaciones con la ciudad compostelana.

Hay un importante y antiguo eje viario Braga-Faro, que coincide en parte con la vía romana *per loca maritima*, y pasa por Santiago. Sobre él están tres puertos clave: La Coruña, Padrón y Pontevedra. La Coruña y Pontevedra son indiscutiblemente los dos puertos más fuertes de Galicia. Si Padrón no lo llegó a ser, no fue por falta de cuidados: era la entrada natural a Galicia, la más cercana a Santiago, el primero de los puertos fundados y que gozó siempre de una protección continua; pero eran demasiado graves, como hemos visto, las dificultades de otro tipo a las que se tuvo que enfrentar. Con todo, y como Padrón seguía siendo la puerta de la ría de Arosa, la circulación era activa entre ambas poblaciones: la corta distancia hacía que esa ruta fuese la del abastecimiento de pescado fresco a Santiago, que lo recibía también desde Pontevedra (270). A la entrada de Santiago, una encrucijada, vigilada por el castillo de la Rocha Forte, dividía este camino con el que iba para Muros y Noya (271).

Estas dos villas estaban mucho peor comunicadas, especialmente Muros, a donde se llegaba por una larguísima y laboriosa ruta costera desde Noya. Había la posibilidad de un camino más directo a través del monte; pero, por la observación vista en la nota anterior, parece que el habitual era el que pasaba por Noya, desde donde se cruzaba seguramente en barco, atravesando la ría.

Más al Norte, La Coruña y Betanzos tenían también un buen acceso a Santiago. Sus respectivos caminos se unían en el actual Mesón del Viento. Desde Betanzos, la ruta seguía a Puentedeume, Ferrol y Cedeira, que quedaban así integradas, aunque de lejos, en el mismo sistema viario.

Pertenecientes también a él, aunque de una forma más indirecta, eran los pequeños puertos pesqueros entre Finisterre y La Coruña. Una vez más, sus salidas tendían hacia Santiago, convergentes en el camino principal que, por Puente Brandomil, comunicaba directamente con Muxía, el más importante de ellos. Mucho más desconectada estaba, en el extremo meridional, Bayona de Miñor, que había sufrido las consecuencias de estar sobre un tramo de la vía *per loca maritima* que había quedado fuera del eje, por

(270) En la Rocha, «los peones azian robos... tomaban el pescado que benia para la ciudad de Santiago ... ansimismo las cargas de pescado que benian de los puertos de la mar para la dicha ciudad de Santiago...». «En el camino que viene de la villa de Padrón para la dicha çiudad de Santiago ponian un poste con un çesto para que de carga de pescado que pasase para la dicha çiudad de Santiago echasen... çiertos peses y pescado ... tomaron una carga de pescado a Fernan de Canpelo, vezino de Padron...» (*Pleito Tavera-Fonseca*, ff. 1395 v., 1401 v., 1420). El transporte se hacía por «arrocheiros», también desde Pontevedra (AHPPO, LCP, Actas de 10/5 y 29/7/1437).

(271) «La dicha fortaleza de la Rocha forte ... hesta en medio de los dichos caminos que ban para Padron e de alli para Pontebedra y para Portogal, y de la otra parte el camino que ba para Noia e Muros» (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 388-388 v.).

la prepotencia de la línea Braga-Tuy-Santiago y por la desventaja en que se encontraba respecto a ésta en cuanto a condicionamientos topográficos del camino. Bayona quedaba inserta en un pequeño subsistema centrado por la ciudad de Tuy, y que tenía también sus salidas principales hacia el Norte (272).

A retaguardia del sistema viario dependiente de Santiago, la ciudad de Orense tenía un importante papel. Era, por una parte, donde convergían los principales caminos desde los puertos hacia el interior de León; era también uno de los extremos de una activa línea de circulación vino-pescado entre su comarca y la costa.

El sector Ortigueira-Ribadeo constituía un sistema aparte, si sistema puede llamarse la desarticulada serie de caminos que salían de sus puertos y que no llevaban directamente a ningún punto importante. Parece que, sin haber un eje claro, el camino más importante era uno Vivero-Roupar, donde bifurcaba por una parte hacia Lugo y por otra hacia Puentedeume; el camino de Lugo servía a Vivero y a los otros puertos de la plataforma litoral para enlazar con el Camino Francés; pero en la práctica esta comunicación no debía de ser muy activa: a los monjes de Samos, que en 1399 tienen una renta anual de 1.000 mrs. sobre los diezmos del puerto de Vivero, «les cuesta mas recabdar que valen (273)»; en todo un año no tenían a mano con facilidad a un mercader conocido de paso que, con una carta de poder y procuración, les hiciese el favor de recoger esa cantidad.

Ribadeo, dentro de la órbita de Mondoñedo y muy mal comunicado de todas formas con él, había sido tradicionalmente el puerto de acceso a Lugo (274). La posterior fundación de Vivero había distorsionado el sistema de accesos y había dejado al puerto del Eo en la periferia. Pero la tendencia de Ribadeo hacia Lugo y el Oeste en general seguía siendo fuerte y, como vimos más atrás, disputó a Vivero la ocupación del puerto de Masma, mucho mejor comunicado, que era sin duda muy útil a ambas villas para hacer circular sus mercancías. De todas formas, toda la Galicia cantábrica estaba más vuelta hacia el exterior que hacia el resto del territorio (275).

Las comunicaciones por mar, tanto de cabotaje como de tráfico interno dentro de cada ría, parecen haber sido algo más activas. A pesar de los pocos intercambios propiamente mercantiles que podían existir entre puertos de economías tan similares, se puede observar una cierta colaboración en el uso de los puertos y de los transportes marítimos, que se refleja en las noticias de mercaderes de una villa cargando y descar-

---

(272) Como fuente de alcance general para el estudio de las vías de comunicación me he servido de mi libro *Los caminos en la Galicia medieval*, Orense, 1988. Para la zona de Bayona y Tuy, v. también PORTELA, *La región del Obispado de Tuy....* p. 193.

(273) AHN. Clero, Samos, 1265/1, en SANCHEZ BELDA, *Catálogo....* n.º 1289, 90.

(274) Cf. la carta del cruzado inglés, *supra*, p. 70, n. 20.

(275) «No se dio, a nivel del Obispado [de Mondoñedo], una especialización de las diversas áreas que favoreciera y estimulara los intercambios entre puntos relativamente alejados. La dicotomía comercio a nivel local, e incluso comarcal, y comercio «lejano», se mantiene en los trescientos años del estudio. La inexistencia, o muy deficiente trazado, de la red viaria regional dificultaba el comercio terrestre. Pero tampoco entre los puertos atlánticos y cantábricos se estableció un comercio regular. Por el contrario, los puertos del obispado parecen haber potenciado más el comercio lejano que los intercambios a nivel regional» (Mª Xosé RODRIGUEZ GALDO, *Señores y campesinos en Galicia. Siglos XIV-XVI*. Santiago, 1976.

gando por otra (276) y de patrones de buques fletados por mercaderes de puertos ajenos (277), aparte de los casos en que cargadores de varios puertos comparten el mismo buque, y que son demasiado frecuentes para citar en detalle (278).

El comercio exterior, o simplemente forastero, es un factor más de animación de estas rutas de cabotaje, bien obligando a la redistribución, bien a través de unas compraventas itinerantes que enlazan los diversos puertos de la costa. Ya vimos cómo mercaderes de Burgos, instalados en Vivero, envían pinazas para la costa hasta Finisterre, comprando pescado; mercaderes catalanes y gallegos envían vino desde Tarragona a Muros o Noya, indistintamente, y con una eventual redistribución por mar hacia las rías de Arosa y Pontevedra (279); factores del conde de Niebla recorren los puertos del Arzobispado con trigo, y el arzobispo se hace enviar vino de Pontevedra a Padrón por mar (280). Los mercaderes de Burgos que, desde mediados del S. XV, descargan en Galicia por razones de economía, se llevan las mercancías a su tierra por mar, rehuyendo las rutas terrestres, que, con unos últimos puestos de percepción de diezmos en el puerto de Rabanal y en Puebla de Sanabria, canalizaban el tráfico gallego hacia Castilla (281).

Dentro de las rías, el pequeño tráfico es mucho más activo. Podemos observarlo desde el siglo XIII en la ría de Ribadeo. Este puerto va a concentrar, por privilegio, todo el tráfico de altura de la zona. Hay puntos de carga y descarga subsidiarios en la puebla de Roboredo y el sector de costa Penalva-San Román (282). En el entrante Coruña-Ferrol, puertos secundarios, como Puentedeume, servían de contacto entre los grandes puertos y el interior (283). En la ría de Arosa hay un continuo vaivén entre Padrón, La Puebla, Rianxo y los pequeños puertos pesqueros que deben aportar todas sus capturas a la villa principal (284). En general, el sistema de privilegios de carga y descarga y de salazón contribuyó a favorecer los intercambios de corto radio en cada ría.

---

(276) Un mercader con resistencia habitual en Pontevedra carga para «Aragón» por Muros (MP. C II-5, f. 44).

(277) Varios mercaderes de Pontevedra cargan para Bilbao en un navío de La Coruña (AHPPO. Mun. IV-D, *Restos protocolo* (20/3/1504).

(278) Cf. ARV, *Coses Vedades* y PEATGE, *passim*.

(279) AHPB, N. G. Gili, *Secundus liber securitatum*, f. 83 v.

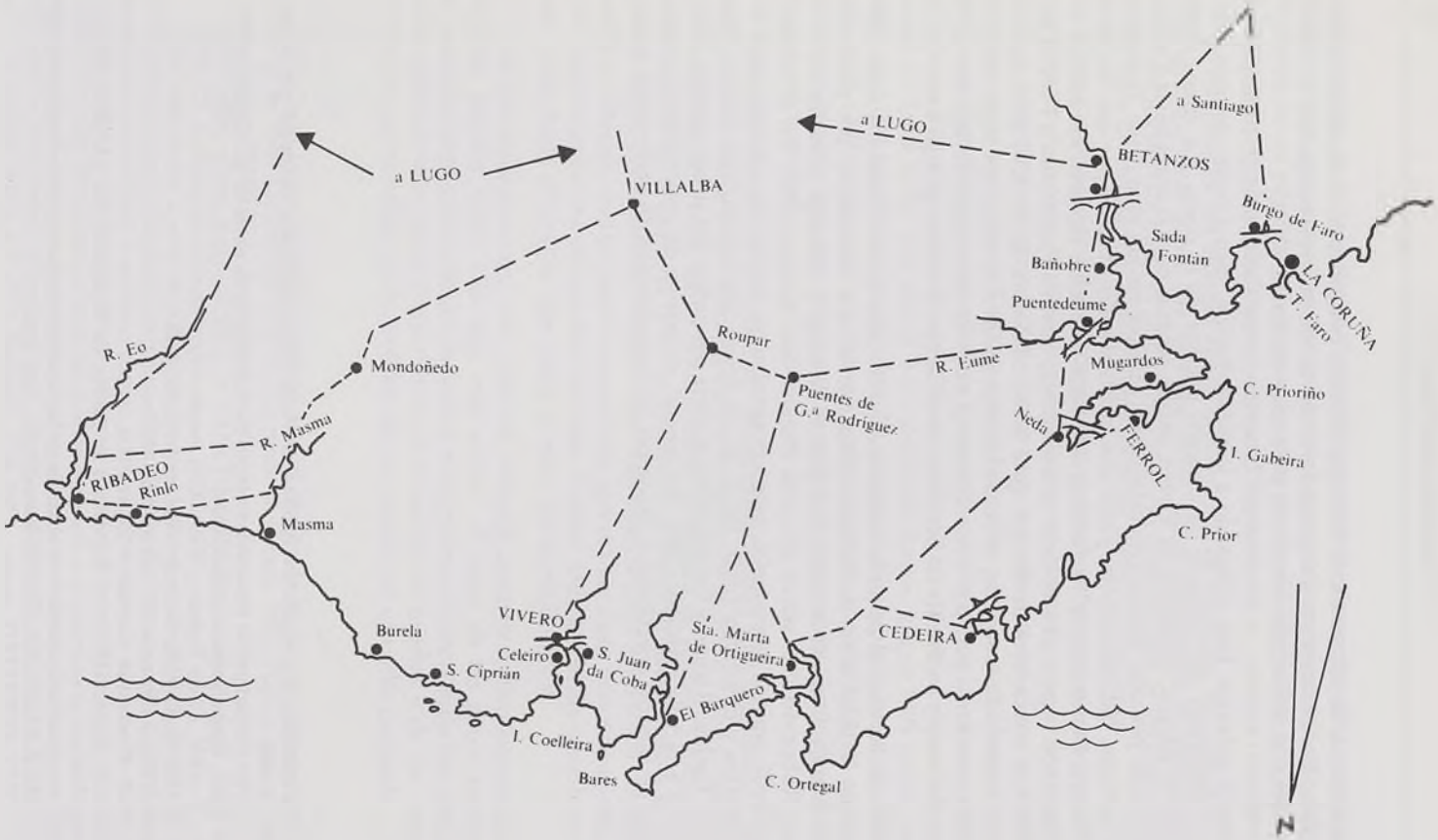
(280) AHPPO, LCP, actas de 23/2 y 28/8/1440.

(281) AGS. *Diversos de Castilla*, 4-53, art. (13).

(282) Concordia de 1282 entre Ribadeo y la puebla de Roboredo, en LANZA, *Ribadeo antiguo*, pp. 94 ss.

(283) El monasterio de Monfero se abastece en La Coruña transportando las mercancías por mar (MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, pp. 8 ss.).

(284) LOPEZ FERREIRO, *Fueros...*, 505 ss.



COSTA GALLEGA
I SECTOR RIBADEO - CORUÑA

COSTA GALLEGA
2/ SECTOR CORUÑA-MUROS

COSTA GALLEGA
3/ SECTOR MUROS - LA GUARDIA

CAPITULO III

Los artículos de intercambio: industrias de base y comercialización

La historia del comercio gallego propiamente dicho, es decir, desde que arma su flota propia, pasa por dos etapas claramente diferenciadas: la primera, desde aproximadamente el último tercio del siglo XIII a finales del XIV, en que su pequeña flota mercante, mezclada con la cantábrica y la vasca, de nacimiento más tardío pero mucho más pujantes, participa con ellas y modestamente en el comercio nord-atlántico: sus actividades están indiferenciadas del resto de los navegantes y mercaderes norteños y se mueven en las áreas habituales de éstos. A partir de fines del siglo XIV, Galicia encuentra su identidad dentro de la marisma de Castilla y se convierte en una auténtica potencia exportadora de pescado, mientras al otro extremo de la costa Vizcaya monopolizará el comercio y transporte de hierro y lana. El centro de gravedad del comercio marítimo se desplaza desde los puertos de la Galicia cantábrica a las Rías Bajas. Los beneficios de la industria pesquera parecen revertir directamente en el armamento naval, que desde esa época se observa en pleno ascenso.

Este viraje fue posible gracias a la pesca, de importancia capital por ser una de las fuentes de la riqueza que, por consenso general, se atribuía a las villas arzobispales, las más prósperas de Galicia. La exportación de pescado, sin embargo, está montada sobre una base muy precaria: las disponibilidades de sal, importada del extranjero. La dificultad es mayor si pensamos que los puertos que más sal importan no pueden establecer un intercambio pescado/sal con las regiones salineras.

El problema queda solucionado con otro de los pilares de la economía exterior de Galicia: el vino, con una exportación orientada hacia los países de la Europa atlántica, y que no sólo facilitará la adquisición de sal, sino de otro de los grandes artículos de importación: los paños.

Otros artículos útiles y socorridos son la madera, los cueros, el hierro, que facilitarán, un poco por todas partes, la adquisición tanto de la preciosa sal como de los mil y un artículos manufacturados que Galicia se verá precisada a importar a lo largo de toda la Edad Media. Este capítulo estudia por tanto la obtención y comercialización de los objetos del tráfico marítimo gallego, dando el puesto de honor a los dos principales: el pescado y la sal.

1) *EL PESCADO: UNA EXPORTACION CARACTERISTICA*

La proyección económica de la Galicia medieval hacia el exterior tiene su base en la pesca, esta actividad ancestral, que se fue perfeccionando y organizando progresivamente y que tuvo un papel clave en el desarrollo de las poblaciones costeras. Es ya un lugar común el hablar de la acuciante necesidad de pescado como comida de vigilia, fomentada por el adoctrinamiento religioso, y que, creando una fuerte demanda por parte de las tierras del interior, estimuló su preparación con vistas a la conservación y el transporte. El hecho es que, en cualquier caso, el pescado seco y salado era una vitualla muy socorrida incluso en países musulmanes: de gran valor alimenticio, barato, resistente y de fácil transporte, su demanda era universal, transportándose en muchos casos desde largas distancias.

Su comercio hacia el interior data por lo menos de la época altomedieval. Las rutas del pescado —en las que se pueden rastrear topónimos como *Parata Sardinaria* en los montes de Fornelos, sobre un viejo camino que va de Pontevedra al Ribeiro de Avia (1)— salían de los puertos de las Rías Bajas, atravesando los montes y buscando las grandes vías de salida de Galicia; a lo largo de los siglos quedaron consagradas como caminos de arrieros que transportaban la misma mercancía casi hasta nuestros días. El desarrollo de Santiago y la afluencia de población transeúnte hizo de la ciudad compostelana un foco de demanda: los decretos dados en 1133 regulando el comercio local nos muestran un importante mercado de pescado y marisco que ya no puede limitarse a abastecerse de lo que traigan: mercaderes de la ciudad van a buscarlo «ad illas marinas & fozes»; la especulación de los intermediarios —síntoma de su interés económico— ha empezado también a introducirse en su tráfico (2). Casi indispensable también —junto con el cerdo salado— en la despensa de un barco, las frecuentes visitas de los navíos de peregrinos, a veces con un largo viaje hasta Jerusalén por delante, convirtieron este pescado en una vitualla exportable por mar.

En diversos lugares de la costa proliferaban las pesquerías, controladas por nobles laicos y eclesiásticos. Aunque su existencia está ya documentada desde el siglo X (3), la colonización cisterciense debió de fomentarlas extraordinariamente, y es posible que gracias a estos establecimientos monásticos se iniciase un proceso de salazón y secado a escala industrial. A esto contribuiría por una parte su influencia sobre la población, insistiendo en la observancia de los largos y frecuentes períodos de abstinencia, y por otra su propia y considerable demanda de pescado (4); la mayoría de los monasterios estaban a varias jornadas de viaje de la costa, lo que hacía problemático el abastecimiento de pescado fresco, contando con que tenían que enviarlo también hacia sus otras casas de León y Castilla. Es evidente el interés de los monasterios en procurarse

(1) AHN. Clero, Melón, 1438/10.

(2) *Historia Compostellana*, III, xxxiii, ed. Flórez, p. 533.

(3) «916, julio 18.—Ordoño II y su mujer la reina Elvira donan a la Iglesia de Mondoñedo y al obispo Savarico la de Santa María de Mogor y la vila de Bares con sus ostrareas, devesas y pesqueras»...» 966-982. Ramiro III confirma en la noticia del pleito habido entre San Rosendo y el obispo compostelano Sisnando Menéndez por la posesión de unas pesqueras en Postmarcos, que el primero reclamaba como herencia de su madre doña Ilduara, redactada en 27 de Febrero de 961» (GARCIA ALVAREZ, M.R. *Catálogo...*, n.os 150 y 371).

(4) Cf. el consumo que hace, a mediados del S. XIII, el monasterio de Caaveiro, por un fragmento de cuentas del *celareyro*, publicado por MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, pp. 10-12.

salidas a la costa (5), bien en las tierras de sus cotos, cuyos hombres les pagan rentas y tributos en productos del mar, bien por los puertos, para la comercialización de sus excedentes agrícolas y la importación de otros artículos, de los que el menor no era, una vez más, el pescado.

Varias entidades monásticas poseían barcos de pesca y contaban a pescadores profesionales entre los hombres de sus cotos. El monasterio de Oya, en 1201, tenía barcos cuyo puerto de amarre era Bayona, y a los que Alfonso IX eximió de pagar portazgo (6). A principios del S. XV, el monasterio de S. Martín Pinario reclamaba su inmemorial derecho a «salar sus pescados et sardinas et sacarlos et cargarlos por mar» en la isla de Arosa (7). Las pesquerías del Císter, concretamente, funcionaban integradas en las granjas de la costa, o tal vez como granjas por derecho propio, ya que algunas aparecen con un maestre a su frente (8). Es probable que ya a ese nivel surgieran entre las pesquerías-granjas y los otros pequeños puertos pesqueros de su vecindad esas disputas por caladeros y artes de pesca que van a ser el pan de cada día en la vida de los puertos y villas con dedicación pesquera. El ataque de los vecinos del puerto arzobispal de Malpica a la granja que Sobrado tenía en Corme, en el siglo XIII, ensañándose con las «cabanas» y la casa de la pesquería (9), puede ser indicio de un conflicto de este tipo.

Tanto si se autoabastecían como si tenían que comprar, los señoríos monásticos, que, sin embargo, y como veremos más adelante, no tuvieron prácticamente ningún papel en el gran comercio posterior, movilizaban un continuo trasiego de pequeñas embarcaciones con pescado: de los puertos de sus cotos al punto de concentración de las rentas; de las pesquerías al monasterio; a éste también, desde algunas villas donde lo compraban, como Armenteira, que envía regularmente una barca a Padrón a buscar pescado y sal para los monjes (10). Aun sin ser objeto de un comercio a larga distancia, la actividad pesquera de la costa tuvo que haber sido grande.

---

(5) «En cuanto a los enclaves marítimos, conviene subrayar que, con la excepción de Montederramo, todos los cenobios [cistercienses] restantes tratan de asegurar su salida al mar. La búsqueda de esa salida no era necesaria para Oya o Armenteira, abocados a ella por su propia situación, pero sí para Sobrado, que la encontró en Betanzos, El Burgo, La Coruña, Noya, en Meira, que la consiguió en Ribadeo, Vivero y Ortigueira, y en Oseira y Melón, que abrieron su camino hasta Marín y Redondela, respectivamente» (PORTELA, E. *La colonización cisterciense en Galicia*, p. 115 (v. también *ibid.* mapa n.º 3).

(6) AHN. Clero, Oya, publ. J. GONZALEZ, *Alfonso IX*, II, ap. doc. n.º 47.

(7) AHUS., Docs. de San Martín, Publ. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, p. 103.

(8) En la segunda mitad del XIV, Oya tiene su pesquería en Bayona y tal vez otra en La Guardia: a 18/1/1347 aparece como testigo «frey Johan meestre da pesquerya de Bayona, monge do dito moesteyro»; hay menciones también a una renta a pagar «ao mestre da pescaria de Bayona» en 1378 por un foro en Oya. En 1351, en un documento datado en Oya pero que concierne a La Guardia, aparece «frey Afonso Estevez mestre da pescaria (del monasterio)». (AHN. Clero, Oya, 1830/14, 1836/10 y 1831/20, en PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy*... pp. 420, 445 y 421 respectivamente).

(9) «...quod alcaides et concilio quod dirubaron duas cauanas et vna casa et posuerunt fora vno frater de ipsa casa quod erat pescaria do conuento...» (*Tumbillo de Almerezo*, letra B, en MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos*.... pp. 4-5).

(10) «La barca del Monasterio no debía pagar portazgo en las Torres de Oeste cuando viniese cargada de sal o pescado para los monjes, pues así lo habían otorgado el Rey D. Fernando y el Arzobispo D. Pedro II; en otro caso, debía pagar por el pescado tres morabetinos y por la sal un quartario» (Cit. LOPEZ FERREIRO, *H.C.*, IV p. 300).

En los documentos, las pesquerías de mar aparecen mezcladas con las de río (11), y sus métodos no son muy distintos: si los ríos se solían ver obstruidos por *caneiros* y *naseiros* que atrapaban el pescado a favor de la corriente, el método predominante de pesca costera —aparte de los hombres que salían al mar en barcos— era la *gamboa* o *comboa*, un corral de piedra o madera que se construía en el declive de la playa y que retenía el pescado al bajar la marea (12). La posesión y disfrute de fracciones —mitades y cuartas partes— de estos ingenios indica que se compartía su uso entre varios copropietarios, por rotación o en fechas alternas. Aparte de estos métodos, más afines a la recolección que a la pesca, había en este período inicial unas artes pesqueras más desarrolladas: es indudable que se empleaba el trasmallo, sistema antiquísimo e internacional, y también las liñas y anzuelos para la merluza y el congrio.

* * *

También en la pesca y salazón y en la exportación de sus productos, como para el resto del comercio, se tendió a concentrar la actividad en las nuevas villas marineras, a base de un juego de restricciones y privilegios, muy estrictos en el período en que la sal escaseaba (13) y que, al aumentar la capacidad de captura y preparación, se irán liberalizando. Con todo, las incomodidades y cargas fiscales que significaban para los pescadores, así como la competencia entre las villas con los señores de las tierras circundantes que intentaban a su vez sacar beneficios de la pesca y orientar hacia ella las actividades de sus vasallos, ocasionaron roces entre estos grupos y frecuentes infracciones a los privilegios (14).

El mapa de la Galicia pesquera, aunque más complejo, se corresponde directamente con el de la Galicia mercantil. El papel estelar con que aparecen La Coruña y las villas arzobispales de Pontevedra, Muros y Noya no se debe únicamente al hecho de

(11) «[910-924]. Ordoño II dona a Ilduara Eriz las pesqueras de Ograua [en el Miño, cf. n.º 268], la mitad de las de Carnota y las de Temanes» (GARCIA ALVAREZ, *Catálogo*... n.º 199).

(12) No he recogido ninguna mención escrita en documentos gallegos de la época, pero sí en portugueses del S. XII, que mencionan los dos sistemas que se usaban en las pesqueras de la región del Minho: los *palos*, estacadas de redes, y las gamboas *(camboa, camboa petrinea)* (ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de, *Arquitectura románica de Entre-Douro-e-Minho*, tesis doctoral mecanografiada, Porto, 1978, I, f. 143). Su uso, sin embargo, es seguro en Galicia: había una en Vigo, en la playa junto a la llamada puerta de la Gamboa; se conserva aún otra, visible a los pies del monasterio de Oya. A. García Alén la menciona, entre otras varias conservadas en restos y toponimia, en el sur de Galicia, casi todas en el mar y alguna en río (A. GARCIA ALEN, *Gallego «Comboa»*, «MP», XXXIII (1979), pp. 233-238).

(13) En 1229, Alfonso IX concede a los vecinos de Pontevedra «quod... siccetis pissotas in insulis et non saliatis eas; et vendatis eas tam per mare quam per terram in regno meo et extra regnum meum, ita tamen quod faciatis de eis forum Archiepiscopi Sancti Jacobi...» y en el mismo documento hace mención a la licencia de secado y venta de merluzas que tienen en La Coruña y Bayona, por las que pagan los correspondientes derechos al tenente real (ACS, copia de 1557, publ. LOPEZ FERREIRO, *Fueros*..., p. 517).

(14) Cortes de Valladolid de 1351: «Alo que me pidieron por merçed que en los logares e poblaçiones do non an puerto [autorizado] para salgar pescado, que en algunos logares algunos vezinos de la mar que se atreven a salgar pescado, et que usan de mercaderia cargando e descargando navios, contra los fueros que dizen que an en las villas del dicho regno. Et que mande que tales salgas e mercadorias e cargamientos que non se fagan en los tales logares; et que vayan con los pescados e mercadorias a salgar e cargar a los puertos e logares do deven cargar a salgar de uso e de costumbre...» (*Cortes*, II, 71).

disponer de una documentación más rica. Su situación geográfica facilitó en unos casos el acotado exclusivo de una ría para cada villa y un status privilegiado que dio a cada una de ellas una formidable capacidad de absorción de todas las capturas de los puertos secundarios de su jurisdicción. En espacios más compartidos, se dará en la práctica una situación similar, ya que el puerto dominante atrae la actividad y los fletes de otros también autónomos en ese sentido, pero dependientes de hecho del principal.

La Coruña compartía su ría triple con Betanzos, Puentedeume y Ferrol; pero la pesca en su bahía propiamente dicha estaba reservada exclusivamente a sus vecinos en la línea desde el castillo hasta la punta del Seixo Blanco (15). Era además el único puerto con privilegio de carga y descarga en un amplísimo sector de la costa que, si no contaba con gran potencia comercial en otros productos, encontraba allí una salida para su pesca. Puentedeume parece haber tenido una dedicación casi exclusiva a la pesca y salazón. Son las actividades previstas para la villa en el momento de su fundación, y, al menos en esas fechas, los vecinos estaban libres de impuestos sobre ellas, aunque no los pescadores de otros lugares que faenasen en sus aguas (16). Posteriormente, bajo el señorío de los Andrade, el puerto no se hizo un nombre en el exterior como exportador de sardina; seguramente, como sí importaba bastante sal, tenía una producción pesquera que estaba dirigida hacia el interior. Papel igualmente oscuro tuvo Betanzos, que sin embargo parece haber pescado y exportado regularmente: tiene una importante cofradía de mareantes, patronos de la iglesia de Santa María do Azougue, y un privilegio de exención fiscal del pescado vendido en territorio de la Corona (17), lo que hace pensar que, o cargaba por La Coruña, o lo sacaba por rutas terrestres.

La villa de Pontevedra controlaba y absorbía toda la actividad pesquera de su ría, hasta las islas de Ons; más allá, y en los territorios arzobispales que se extendían entre los Tranqueiros de Aguiño y las Estelas de Bayona, extendía su jurisdicción la poderosa cofradía de mareantes del Corpo Santo (18), que legislaba sobre artes de pesca, limitaba los caladeros de los otros puertos e imponía multas a los infractores (19). Todas las capturas hechas dentro de la ría, en los puertos de Combarro, Portonovo, Marín y otros de las tierras de Salnés y Morrazo debían llevarse a la Moureira de Pontevedra para salar, arencar y vender, y, codo a codo con los mareantes pontevedreses, aportar su fuerza de trabajo y de capital al armamento de los costosos cercos y sacadas que hacían los de la villa; no podían preparar en su casa más sardina de la que necesitasen para su consumo o para una reducida área de vecindad, y eso por privilegio explícito (20). El monopolio era infringido con frecuencia, y la cofradía del Corpo Santo invertía

(15) Esta acotación es considerada «de tiempo inmemorial» en 1688 (Pleito con Betanzos en el AGG, publ. TETTAMANCY, *Apuntes...*, pp. 584 ss.

(16) «Otorgamosles... todos los nuestros derechos... salvo portadgo de baxeles et de los otros navios que y aportaren o que y veniesen a pescar de otra parte, pero los pobladores desta puebla et su alfoz que pudieren pescar libremente por la mar, que pesquen libremente sin otro embargo, et que non den portadgo nin derechos ningunos de lo que pescaren con los sus navios en la villa nin en su alfoz». (ACS publ. LOPEZ FERREIRO, *Col. Dipl. Galicia Hca.*, n.º XXXIV).

(17) HOYO, *Memorias...*, 283-284; *Historia de Betanzos...*, p. 435 ss.

(18) *Documentos... para la Hª de Pontevedra*, III, p. 822.

(19) En 1492 sus *vigarios* cogen faenando en la ensenada de Aldán a un equipo de cerco de Cangas y los llevan presos, con cerco y trincado, a Pontevedra (*Ibid.*, p. 835).

(20) MP. *Col. Sampedro*, 101, cf. FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*, 618; *Documentos...*, II, 173-74 y III, 41. Para Marín en particular, AHPPO, *Munic.* 48/1, y *Archivo de Mareantes*, 735.

una considerable porción de su presupuesto en pleitos: con los vecinos de Portonovo que se introducían una y otra vez a pescar sardina con cerco, jeito y sacadas en «el río» de Pontevedra (21); con Combarro, desde 1489, cuyos mareantes se negaban a las servidumbres impuestas y terminarán haciéndose admitir como vecinos (22); con Cangas que, aunque abocada a la ría de Vigo, consideraba como un área propia de expansión pesquera la ensenada de Aldán, y pescaba en ambas no sólo con cerco, sino con unas cuerdas y espineles prohibidos por la Cofradía (23), y, finalmente, en 1510, con Bayona, por carga y descarga (24).

Noya recogía la pesca de todo el sector de costa comprendido entre la desembocadura del Tambre y la punta de Aguiño, y compartía las aguas de su ría, en sentido longitudinal, con Muros. Parte de los puertos subsidiarios de Noya —Miñortos, Boa, Pereiro, Taramancos, Obre— habían recibido del Arzobispo, desde 1434, el privilegio de «faser puerto», es decir, llevar las capturas a tierra en sus respectivos lugares, mediante avenencia en el pago de los derechos con el mayordomo arzobispal en la villa (25). Sin embargo, nadie, sino ésta, tenía el privilegio de cargar por mar hacia afuera. Entre sus capturas y las de estos puertos a los que hay que añadir Porto do Son, que descargaba directamente en la villa. Noya presenta unas importantes cifras de exportación (26) y su pescado, sobre todo la sardina, era muy apreciado en los mercados exteriores (27).

Muros, cuya costa iba desde la desembocadura del Ézaro a la del Tambre, tenía en cambio un litoral bastante despoblado, con los puertos de Carnota y tal vez de Louro como los únicos un poco importantes, y con una actividad pesquera muy dispersa que se intentaba concentrar en la villa (28). Esta inferioridad es bastante visible siempre que contamos con cifras de exportación y armamento naval (29).

Un caso aparte era la ría de Arosa, zona pesquera riquísima, centralizada en un puerto con condiciones nulas, como era el de Padrón. En la ría florecían puertos de la categoría de la Puebla del Deán, Villanueva, Rianxo, toda la zona de La Lanzada y los Groves, Palmeira, etc., que no tenían capacidad legal para acotarse un trozo de mar. La pesca se hacía, libre, por toda la ría, y encontramos pescadores de Fefiñanes pescan-

---

(21) Se inicia en 1489 un pleito, que dura unos 20 años, documentado en AGS-RGS-V-1509.15, fallado en la Audiencia de La Coruña y en la Chancillería de Valladolid en 1515 a favor de Pontevedra (MP. *Col. Sampedro*, 105 y 106, *Archivo de Mareantes*, 641; *Documentos*... III, 85, 565).

(22) Pleito iniciado en 1489 y resuelto por sentencia arbitral de 23/9/1491: «siguiendo los usos y costumbres de tiempo inmemorial, (los de Combarro) se comprometían a venir a Pontevedra y Arrabales para fornecer cercos y sacadas, y salgar, y arencar, y cargar como si fueran de esta Villa, sin poder hacerlo en la de Combarro; para lo cual pedían se les tomase y recibiese como vecinos, pudiendo recorrer libremente la Ría, entrando y saliendo...» (*Documentos*... II, 174-174).

(23) *Documentos*... III, 835, 885; *Arch. Mareantes*, 690.

(24) MP. *Col. Sampedro*, 104; *Arch. Mareantes*, 640.

(25) AHDS, *Fondo Gral. Tumbo B. y R. Mitra*, en *Fueros*..., 523.

(26) Cf. los cuadros de exportación a Valencia, en parte II, Cap. IV 1) b.

(27) «...cargase aqui gran cantidad de sardina la mejor de todo el Reyno, y ansi do quiera que llega alguna sardina, preguntan luego por la de Noya, porque aviendo esta, no se despacha otra» (MOLINA, *Descripción*..., f. 27 v.).

(28) «E mandamos que ninguno non venda pescado en el alfoz sino dentro de la puebla». Privilegio de 1286, en ARTAZA, *Recuerdos*..., p. 225.

(29) V. nota 26 y, para armamento naval, cap. IV *infra*.

do frente a Palmeira, y de Villanueva de Arosa en La Lanzada (30). Como toda la carga y descarga se hacía en Padrón (31) y este puerto no tenía flota, es prácticamente imposible evaluar el volumen de exportación de esta ría —que debía de ser considerable— ya que todo salía en buques de otros puertos (32).

Al lado de estos grandes focos de comercialización, había sectores de la costa donde la pesca y salazón se desarrollaban de una forma muy difusa, repartida por pequeños puertos, sin entrantes acotables ni centros económicos fuertes. Uno de ellos era la costa cantábrica, desde Ribadeo hasta Cedeira. Bares y Celeiro eran, según el dudoso cumplido de Molina, «mejores de vinos en la tierra que de pesca en la mar (33)». Es de suponer que los mercados de Ribadeo, Vivero, Santa Marta y Cedeira y su respectivo traspaís absorbiesen gran parte de las capturas de la zona. La existencia de una actividad pesquera y la percepción de foros en pescado por los señoríos eclesiásticos de la región han sido ya atestiguadas por M.ª Xosé Rodríguez Galdo y Dolores Mariño en sus trabajos (34). Pero no tenemos noticia de unos excedentes comercializables a gran escala, que, desde luego, no tenían salida al Mediterráneo. Es posible que, de haber exportaciones por mar, se enviasen por la costa cantábrica a Vizcaya, Guipúzcoa y Gascuña, que sabemos se surtían de sardina gallega. Por otra parte, eran aguas donde faenaban desde muy antiguo las flotas pesqueras asturianas, vascas y cantábricas, que se llevaban parte del pescado y, sobre todo, cazaban la ballena, que era la captura más distintiva de esas aguas (35).

Otra área de pesca importante pero también desarticulada estaba constituida por los puertos de la Costa de la Muerte, hasta las aguas jurisdiccionales de Muros. La mayoría eran de señorío de la Mitra compostelana, que los había ido adquiriendo por compras a particulares: Malpica, Laxe, Corrubedo, Finisterre, Cee, Muxía —«pescaria sem fortalleza (36)»—, o de los poderosos monasterios de S. Payo de Antealtares y San Martín Pinario, salvo Corcubión, que era del conde de Altamira (37). Todos ellos estaban estrechamente vinculados a Santiago, que se aprovisionaba de ellos. Con todo tenían, a lo que parece, bastante libertad de pesca, salazón y comercio, al menos al por

(30) *Pleito Tavera-Fonseca*, ff. 418, 435 v., 439.

(31) «Otrossy non ha de aver salga, nen descarga, nen carga en Arouça nin ena Pobla, e quando os baixees ouieren de cargar en Arouça ou ena Pobla deuian de venir a cima do castelo do Este a reçebir a carga por pagar el portaje» (*Fueros*..., p. 508).

(32) Ya antes de ganar el pleito contra Padrón los de La Puebla armaban algún buque, como la nao de 150 toneles que, en 1455 lleva Antón Domingues a Sanlúcar con pescado seco por valor de 100.000 doblas (AM Sevilla, *Libros Cabildo*, 25/2 y 3/3/1455).

(33) *Descripción*..., f. 30 v.

(34) RODRIGUEZ GALDO, M.ª Xosé, *Señores y campesinos*..., pp. 135 ss.; MARIÑO VEIRAS, Dolores, *Señorío de Santa María de Meira*, p. 325.

(35) V. *infra*.

(36) F. LOPES, *Crónica de D. João I*..., I, 214.

(37) Malpica era del Arzobispo, desde el S. XIII; a finales del XV se la ocupa el conde de Monterrey y luego la Corona (*Pleito Tavera-Fonseca*, ff. 982-983); también lo son Muxía y Sardiñeiro, donde en 1434 recoge las rentas el escudero del Arzobispo Ruy Fernández de Caamaño (AHDS. *Registro B. y Rentas*..., f. 93 v.), y Finisterre, comprado a Pay Mariño en 1384 (AHUS, B.N., *Mitra*, 133, f. 27). En Finisterre y Cee tienen además fuertes intereses S. Martín Pinario y San Payo (AHDS. *S. Martín*, 12/132 y 147). Corrubedo era señorío de S. Payo, por donación de Ordoño II en 919 (AHDS, *S. Martín P.*, Tumbo XIII, f. 346), así como Laxe (AHDS. *S. Martín*, 12/210).

menor, y vendían su pescado directamente a otras villas gallegas o a forasteros (38). En sus cercanías, tanto forasteros como pescadores de otras rías podían faenar sin trabas (39).

Más al sur, la ría de Bayona era también buena zona pesquera, pero Bayona tenía que compartir sus aguas con Cangas, Redondela y Vigo. Cangas buscaba expansión hacia la ría de Pontevedra, entrando, como vimos más atrás, en frecuentes conflictos con esta villa. Redondela tenía buenas capturas (40). Bayona tenía su barrio de pescadores en 1384 (41), y el de Vigo aparece documentado a finales del XV (42). Este último puerto, más o menos subordinado a Redondela (43), tenía una dedicación pesquera muy antigua, anterior a la repoblación costera, y parece haber sido zona de expansión de los pescadores del N. de Portugal (44). La costa de Bayona a La Guardia era muy dura, y ya los monjes de Oya habían intentado infructuosamente sacar provecho de su pesca; estaba ésta en manos de pequeños pescadores de «pincho», patrones de pinazas dedicadas a la pesca del congrio y la merluza, en estrecha comunidad, a veces competencia, con los portugueses del otro lado del Miño (45).

Los sectores de la costa gallega que no estaban acotados por las villas más importantes eran frecuentados desde tiempo inmemorial por pescadores forasteros, en busca de los pescados —sobre todo sardina— que necesitaban para su abastecimiento. Vizcaínos, guipuzcoanos, cántabros y portugueses llegaban en expediciones anuales y regulares, trastornando en muchas ocasiones la vida y actividades de los pescadores locales. Las pesquerías de los portugueses en el sur de Galicia, especialmente en la ría de Vigo y en el Miño, debían de remontarse a mucho antes de la separación política de Portugal; el rey Afonso Henriques tenía, sin duda heredados de tiempo atrás, derechos de pesca en la ría de Vigo (46); en 1255, pescadores de Vilanova de Gaia van a pescar a Galicia, con esas carabelas de pesca que ya aparecen en el fuero de Bayona de 1201, instalando en tierra sus campamentos para salar las capturas (47). La práctica siguió a lo largo de los siglos XIV y XV; pero a partir de las primeras décadas de este siglo, los gallegos van

---

(38) Cée vende a Santiago (AHDS. *S. Martín*, 12/434). A Finisterre llegan, desde Vivero, mercaderes castellanos a comprar sardina (AGS-RGS-XI-1479, 95). V. también *Cortes* II, 213; AGS-RGS-I-1491, 198 y IV-1495, 402.

(39) V. nota anterior y *Pleito Tavera-Fonseca*, f. 421 v., en que un testimonio muestra que hacia 140-80 pescaban en la ría de Corcubión y Cee pescadores de Villanueva de Arosa.

(40) Cf. el testimonio de Münzer, cit. *supra*, en VAZQUEZ DE PARGA, *Peregrinaciones*... III, ap. 86.

(41) F. LOPES, *Cron. D. João I*, I, 214.

(42) ALVAREZ BLAZQUEZ, J.M., *Cuadros de Vigo*..., p. 122 ss.

(43) En 1435, el Arzobispo cobra «la meytad de los diesmos del porto de Redondela, e de Vigo quando se faze» (AHDS. *R.B. y Rentas*, f. 31).

(44) En 1169, cuando el rey Alfonso de Portugal entró en Galicia, «donó al obispo de Tuy cinco barcos q^e^ el tenia en Santa Maria de Vigo y los marineros q^e^ los habian de gobernar» (AVILA Y LA CUEVA, *Historia de Tuy*..., II, f. 14 v.).

(45) PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy*..., pp. 182, 183.

(46) Avila y La Cueva, *H^a^ de Tuy*, II, 14 v.

(47) «Item si piscatores uierint ad Galleciam ad piscandum et exiuerint de mari et fecerint pousadas et salgauerint piscatum, quando uenerint mando quod dent maiordomo decem pissotas et de vnaquaque carauela siue nauigio...» (ATT. *Chanc. D. Afonso III*, l.1, f.12, en DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, I, pp. 7-8, n 11).

a emprender contra ellos una serie de acciones hostiles (48), que parecen haberlos alejado paulatinamente de sus antiguos caladeros.

Al faenar en la costa gallega, los pescadores de la costa cantábrica estaban ejerciendo un antiquísimo derecho de concesión real: eran gente de Vizcaya y Guipúzcoa —aunque éstos, más que pescar, compraban—; de Santander, Laredo, Castro, S. Vicente de la Barquera, Llanes y Ribadesella, que frecuentaban sobre todo la Costa de la Muerte y los puertos de Finisterre, Muxía y Cee pescando sardina, merluza, abadejo, y cazando además la ballena en esa zona y en toda la fachada cantábrica gallega. Pero en el último tercio del S. XIV, las cofradías pesqueras gallegas se organizan y presentan un frente de oposición a estos competidores. Pese a que el poder real tomaba invariablemente la defensa de los pescadores norteños, la oposición siguió, cada vez más fuerte y generalizada: la apertura de los mercados del Mediterráneo había abierto los ojos a los pescadores, que introducían ahora en su actividad un espíritu comercial nuevo. La lucha, que se había iniciado en 1371, cuando «agora los de las dichas villas de Gallizia e de Asturias... fezieran nuevamente posturas e confradias... (49)», se recrudece en el reinado de los Reyes Católicos (50), luego pierde parte de su virulencia, aunque los forasteros siguen por allí; en 1503, los procuradores de La Coruña, como portavoces del resto de las villas gallegas, protestan contra los pescadores bermeanos que se llevan de sus aguas el precioso «gueldo», la quisquilla que atrae la sardina a las rías, para usarlo como cebo en sus pesquerías de Bermeo (51). Pero el problema candente en estos primeros años del siglo XVI es el que va a enfrentar a los mareantes gallegos con los balleneros llegados también de aguas vizcaínas y gasconas.

Desde por lo menos la segunda mitad del siglo XIII se cazaba en la costa septentrional de Galicia la «ballena franca», cuyos rebaños pasaban por esas aguas en los meses de invierno (52). La base ballenera documentada de más antiguo es Prioiro, en tierras del monasterio de Sobrado, al que los balleneros pagaban un tributo por la autorización para utilizarlo (53). Laxe, Malpica, Cayón, en la Costa de la Muerte; S. Ciprián, Burela, Masma, Bares, en la jurisdicción de Vivero, eran otros lugares tradicionalmente asociados a la caza del cetáceo: de aguas duras y frías, tal como a las ballenas les convenía, y con una costa alta que permitía atalayar la llegada de los rebaños.

Los pescadores gallegos, poco amantes del peligro y con unas capturas mucho más fáciles y rentables dentro de sus propias rías, no se preocuparon excesivamente por introducirse en esta actividad y se mantuvieron siempre, por lo que sabemos, al margen de ella. El hecho de que las bases balleneras fueran pequeños puertos señoriales contribuye a explicar la falta de documentación sobre esta industria, y seguramente también a que no haya llegado a organizarse con efectivos locales; el armamento de los buques y la formación de hombres especializados —arponeros, horneros— no se improvisaban y necesitaban tener a sus espaldas la tradición y el capital de una villa. Los balleneros

(48) V. Parte II, capítulo III 1).

(49) *Cortes*, II, 213.

(50) AGS-RGS-I-1491.98; IV-1495.402. V. también estas relaciones con los cantábricos más en detalle en la parte II, cap. II, 1).

(51) AGS-RGS-VII-1503, s/fol; 11/7/1503.

(52) BERNARD, *Navires...*, p. 806.

(53) En 1286, Sancho IV confirma al monasterio de Sobrado el diezmo «dela ballenaçion que se y matasse», que ya habían tratado los balleneros con Arias Pérez, cuando era tenente de aquellas tierras por el infante D. Alfonso de Molina (GAIBROIS, *Historia...de Sancho IV*, II, 131).

que operaban en las costas gallegas eran vascos y cántabros, a los que se sumaron, ya a finales del siglo XV, los franceses (54). Cuando en 1521 se prohibió a éstos cazar en aguas españolas (55), los vizcaínos lo siguieron haciendo por ellos y, después de preparar las capturas en las playas gallegas, pasaban el producto a Francia (56).

Este producto era sobre todo el aceite; la carne no solía tener una comercialización tan extendida, y buena parte de ella la consumían los habitantes de los puertos donde se troceaban los cetáceos. En ningún caso he encontrado gallegos vendiendo o exportando carne ni otro subproducto de la ballena. Si bien la carne aparece como artículo entrante en el almojarifazgo de Sevilla (57), no está entre el pescado que los gallegos llevan allí, y seguramente es mercancía llevada por vascos o gente de las Cuatro Villas.

No parece que las poblaciones de la costa hayan tomado parte activa en ninguna de las fases de la operación, salvo tal vez haciendo funciones de atalayeros. Todo estaba en manos de la «compañía», que, una vez varada la presa en tierra le quitaba las barbas, la descuartizaba, salaba parte de la carne y fundía la grasa en grandes calderas, en fogatas encendidas sobre la misma playa, para sacar el aceite (58). Había que trabajar a toda prisa, pero los balleneros no parecen haber nunca recurrido a movilizar en su ayuda a los vecinos, que, en unas fechas —Diciembre, Enero y Febrero— en que estaban aún en marcha operaciones de pesca y salazón de sus sardinas y merluzas, no hubieran dejado de protestar ruidosamente por esta distracción de personal. Protestaban, en cambio, por ocupación de espacio en la playa, consumo de sal, peleas, robos y, sobre todo, por la contaminación de las aguas que producía esta actividad. El proceso de descuartizamiento y preparación de las ballenas era sucio y maloliente; su caza ensangrentaba las aguas, y los pescadores se quejaban de que se les alejaba la pesca «porque la sangre de las dichas vallenas ynfiçiona todo el pescado, el qual con el mal olor huye de las costas donde ansy las dichas vallenas se matan e dello no se puede matar e tanta cantidad como sobra (59)». Ahí estaba el problema; las otras acusaciones no eran más que leña para atizar el fuego. Los vizcaínos se defendían, alegando sus tradicionales privilegios, negando las fechorías y acusando a su vez a los que se aprovechaban gratis de la carne de las ballenas pero los estafaban en los artículos que les vendían. Poco a poco se fue fomando un frente hostil: en 1527 se les prohibió usar el puerto de S. Ciprián y se marcharon para Vivero, Burela, Masma y Bares, donde también encontraban oposición (60); en Cayón, donde había un antiguo acuerdo para

(54) Los norteños tenían, desde el reinado de Alfonso XI, el privilegio de cazar y preparar ballenas en las costas de Galicia y Asturias (*Cortes*, II, 213). V. también TETTAMANCY, *Apuntes...*, p. 69, y BERNARD, *Navires...*, 216, 218 n. 183, en que cita el contrato en Bordeaux de un ballenero de Saint-Jean-de-Luz «...pour aller a la pescherie de la balene en Gualice» para la temporada otoño-invierno, con regreso en Navidad.

(55) Una Real Cédula de 20/9/1531 recuerda y confirma otra de 23/5/1421 para que los extranjeros no puedan cazar ballenas en las costas de Galicia ni en otras del Reino (M. Naval, Colección Vargas Ponce, III, ff. 2-4).

(56) AM Coruña, *Privilegios*, I/14.

(57) «...e del arrova de la vallena quatro dineros por peso e mas la veyntena» (AM Sevilla, Sec. XVI *Diversos*, 17.VIII/IX).

(58) MOLINA, *Descripción...* f. 28 v.; CASTAÑON, Luciano, *Notas sobre la pesca de la ballena en relación con Asturias*, «Boletín I.D.E.A.», 51, pp. 39-62).

(59) AM Coruña, *Privilegios*, I/14.

(60) TOBIO FERNANDEZ, Luis. *Aportazón ó estudo da historia da pesca da balea nas costas da Galiza*, «Cuadernos SEG», I, pp. 81-93.

el uso del puerto (61), se les fueron poniendo dificultades hasta que se desplazaron también de allí (62). Uno de sus sitios favoritos era la ría del Burgo, por lo que también por esas fechas los coruñeses protestan contra ellos (63). Poco a poco los balleneros se fueron marchando de Galicia; pero, si es cierto que se procuró expulsarles de todas partes, no hay que perder de vista un hecho mucho más decisivo: el proceso de calentamiento de las aguas que, desde principios del XVI, va a hacer emigrar a estos cetáceos hacia las aguas frías de Terranova (64).

* * *

La propiedad y uso de unas artes de pesca con distinto grado de complejidad y costo fue un factor condicionante de la división de los pescadores en dos grupos: los dedicados a la pesca que puede practicar un hombre solo, o con ayuda de unos pocos, en un pequeño bote o desde tierra, y los que, por usar artes como la sacada, el jeito y el cerco, que requerían elevadas inversiones en material y potencial humano, se agrupaban en fuertes organizaciones, las cofradías de mareantes, donde se repartían los gastos y el trabajo. Examinaremos a continuación estas artes pesqueras, advirtiendo, para empezar, que no ha sido posible observar diferencias locales o por zonas en el mayor o menor uso de ellas; la documentación, muy desarticulada, no lo ha permitido.

Se empleaban los mismos grandes tipos que hoy: las artes fijas, de deriva y barrederas, que se complementaban con liñas, cordeles y palangres, usados a veces simultáneamente por los mismos pescadores.

La principal arte fija era el trasmallo, que se podía lanzar desde un bote o desde tierra (65). No tenemos ninguna descripción medieval, pero seguramente no se diferenciaba del actual más que en cuestiones de detalle (66). Era un arte tradicional, conocido en toda Europa, y el favorito de los pescadores modestos, ya que necesitaba poca gente —tres o cuatro hombres— para largar y recoger, y ni siquiera exigía la propiedad de un bote. Se pescaban con él los peces sin valor en el comercio a larga distancia: los «peces de roca» que se vendían frescos en el mercado: budiones (bogones), barbos

(61) Los balleneros pagaban el diezmo a la iglesia de Santa María; en la primera mitad del XV, lo sustituyeron por un donativo voluntario, hasta fines del XVI, en que abandonaron la base (TETTAMANCY, *Apuntes*, pp. 69-70).

(62) «Los balleneros, cansados de las molestias de los vecinos y frailes de Cayón, o procurando mejores puntos para el reparto de los cetáceos fueron abandonando dicho puerto, estableciéndose en otros lugares de las costas, entre Finisterre y Ortegal, con preferencia en el Burgo» (TETTAMANCY, *loc.cit.)*.

(63) V. nota 1.

(64) BERNARD, *Navires*... 208. La actividad se mantiene en la costa asturiana, aunque muy decaída, hasta comienzos del S. XVIII. Las referencias documentales a la carestía de ballenas son constantes desde el siglo XVII (CASTAÑON, *Op. cit.*, p. 51). V. También A. REY ESCARIZ, *La pesca de la ballena en las costas de Galicia*, «CEG». VI (19...) p. 33.

(65) Costumbres de Pontevedra, 1435: «el pescador vizino non debe dar portaje... nin de vallo, nin de trasmallo...; os ombres de fuera de la villa que traxieren pescado ó tramallo aa vila...» (*Fueros*, 513 ss.).

(66) Cf. para descripción, ROMANI, Arturo, *La pesca de bajura en Galicia*, p. 27 ss.; DM, *s.v.*; DEGC, *s.v.*; *Documentos... para la Historia de Pontevedra*, III, 158.

(barbudas), y algunos de más categoría, como los besugos, que entonces no andaban lejos de la costa (67).

El arte de deriva por excelencia es el «jeito». Documentado en la ría de Noya desde 1418 (68), seguramente anterior, estaba muy bien adaptado a la pesca de la sardina, y tampoco necesitaba mucha gente, aunque sí era de rigor disponer de un bote (69). Su composición, con un número variable (entre 3 y 7½) de *piezas*, subdivididas en *cuarteles*, permitía la organización de una «compaña» de dimensiones y medios muy flexibles; era por eso empleado tanto por los pescadores aislados como por los mareantes (70). La sardina de jeito era la más apreciada, pues el jeito era el sistema que menos «mazaba» y estropeaba el pescado. Al quedar el pez enganchado sólo por las agallas en el mallaje de la red, tensa como una pared, con la que tropezaba, no sufría los golpes y magulladuras a que estaba expuesto en las artes barrederas, al ir mezclado con otros, ni en el trasmallo, al debatirse entre la triple malla del aparejo. Al cobrar la red se sacaban las sardinas a mano, una a una, limpias y enteras. Debían de constituir una variedad selecta, que el mencionado mercader que las compra en Noya se encarga de especificar (71), pero sin duda eran más rentables otras capturas más masivas, posibles sólo con las dos grandes artes barrederas: la sacada y el cerco.

La sacada, un arte en forma de bolsa, pariente muy próxima del boliche y la rapeta, se empleaba en la ría de Noya por lo menos desde antes de la redacción de sus fueros romanceados, a principios del XV, también en la de Arosa y en la de Pontevedra, desde lo que en 1491 se consideraba «tiempo inmemorial» (72). Había dos tipos de sacada: la alta y la baja, que se utilizaban, respectivamente, en invierno y en verano. La que mencionan los fueros de Noya debe de ser la alta, pues la usan «desde enero hasta San Juan» (73). La sacada, una vez cerrada, formaba un corral o «parque» del que se iba sacando el pescado con calma a lo largo de varios días. Se arrastraba con dornas y pinazas (74) y también desde tierra, a fuerza de brazos o tirando de ella con animales (75). Las sacadas medievales, a diferencia de las que describen los tratadistas modernos que he consultado (76), debían de llevar algún tipo de armazón rígido en la boca, al modo del «mediomundo», porque en la Puebla del Deán, hacia 1480, se habla de dos

(67) Los fueros romanceados de Noya mencionan «los pescadores trasmalleros que matan los budiones e barbos e vesugos desde enero fasta san Juan» (*Fueros...*, 520). V. también ROMANI, *Op. cit.*, p. 28.

(68) Un mercader se compromete a servir una partida de sardinas «que sejan sardiñas do geito, boas e merchantes» (AHDS. *S. Martín*, 12/424).

(69) ROMANI, *Op. cit.* p.35, citando la Ordenanza de Pontevedra de 1768: «Artículo V. Item se declara que el mejor y más útil instrumento para pescar sardina, de cuantos hasta ahora se conocen, es la red que llaman de jeyto; pues con ella ganan la vida todos los marineros pobres y ricos, acompañándose dos, o tres individuos en una lancha, o dorna...» (*Ordenanza de Pontevedra autorizada de Real aprobación en 9 de abril de 1768*, redactada por D. Francisco Xavier Martín Sarmiento).

(70) DEGC, *s.v.*; *Documentos... para la historia de Pontevedra*, III, pp. 346-347.

(71) V. *supra* nota 68.

(72) *Documentos...*, II, pp. 173-174.

(73) «Iten a de auer el mayordomo la meytad de los dineros de los peces que dan los pescadores que andan a la sacada desde enero hasta san Juan en fin del año» (*Fueros...* p. 520).

(74) *Documentos...* III, p. 10.

(75) *Ibid.* y ROMANI, *Op. cit.*, p. 44.

(76) ROMANI, *Op. cit.*, p. 43 y ss.; DM, *s.v.*; DEGC, *s.v.*

artes de sacada «con sus redes y çercalajes»; el precio de las dos, 300.000 maravedíes (77); una sacada podía costar tanto como una nao, cuyo precio medio oscilaba entre los 100.000 y 300.000 mrs.

El cerco, un arte antiguo, más o menos contemporáneo del jeito (78), fue el sistema casi privativo de los mareantes, al menos de los de Pontevedra. A su gran eficacia pesquera unía la posibilidad de «fornecerlo» entre mucha gente —entre 40 y 50 personas—, reforzando unos lazos comunitarios típicamente gremiales. Las participaciones, que eran a su vez elementos materiales del aparejo, se llamaban quiñones, y constituían un elemento importante en el patrimonio de un hogar mareante (79). En ellas no entraban solamente pescadores u hombres hábiles, pues las faenas de pesca no necesitaban tanta gente; en los tardíos contratos de constitución que se conservan encontramos mujeres, carpinteros y «mariñeiros», es decir, marinos de altura, que no participan en la pesca (80).

Pero si el cerco lo armaban entre todos los quiñoneros, no incluía un elemento indispensable para su tendido: la embarcación llamada trincado, que había que «alugar» a un extraño (81), cuando no lo ponía alguno de los consortes. El trincado transportaba la enorme red y, con ayuda de un bote auxiliar, la iba tendiendo y formando un corral que luego se arrastraba a tierra.

Estas eran las principales artes de pesca que se empleaban en Galicia antes del siglo XVI; había otras usadas más irregularmente, y de las que nos han llegado noticias aisladas: parece que la red volante, *rasco* o *cazoeira*, típica de Galicia y Asturias y empleada para la captura de merluza, abadejo, congrio y cazón (82), se empleaba por lo menos en Betanzos en la segunda mitad del S. XIV (83) y en las rías de Pontevedra y Arosa a fines del XV (84). Vemos, ya entrado el XVI, hacer su aparición a la *traiña* o red *sardiñeira*, asimilada a la sacada baja (85). Muchos pescadores, sobre todo «tramalleiros» y «geiteiros», llevaban consigo cordeles y liñas con las que, en los tiempos

(77) AGS-RGS-X-1483,293.

(78) AGG. Pillado, XVI, *Colegios*, n.º 1 (Publ. «MP», II (1944), p. 24).

(79) 1525, Enero 8. Pontevedra. Afonso Ribeyro, mareante, entrega en dote a su yerno Juan Fernandez, entre otras cosas, «un quiñon de cerco nobo fornydo syn corda, e duas peças de redes sardineyras nobas soltas, una de lino e otra de caanabo» (AHPPO. Port. A.G. do Sisto, 1525, ff. 24-24 v.).

(80) En un contrato de constitución de cerco en Pontevedra, a 15 de Diciembre de 1521, entre las 41 personas, no todos mareantes, que entran, encontramos varias mujeres, un Diego de Moraña, carpintero, y el marino Fernán Lopes da Prancha (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1521 ff. 26-26 v.). En el de Rodrigo de Casqueiro, del mismo año, entran 40 personas, también muy variadas (*Ibid.*, ff. 56-57 v.).

(81) Pontevedra, 3/4/1519. Martín de Arosa y Gonzalo Trigo, mareantes, tiene constituido un cerco para ir a la mar; Ares García de Rajóo, mercader, les «alugó» un trincado suyo completamente equipado, por varios años, y no se lo quiere entregar (*Ibid.*, prot. 1519).

(82) DM, *s.v.*

(83) 1369, Febrero 8: «que todos los mareantes de la dicha villa de Betanzos puedan entrar a todos los charcos salados a matar pescados con redes volantes e con otros qualesquier aparejos» (GONZALEZ, T. *Colección de Privilegios*..., VI, 285).

(84) «Se les dedicaba especialmente a la pesca de *crabudos*, cazones y corbinas... En nuestra Ría [Pontevedra] y en el mar intermedio entre éste y el de Arosa, se emplearon mucho en otro tiempo; por lo menos consta su existencia desde fines del siglo XV» (*Documentos*... III, p. 175).

(85) V. nota 79 y *Documentos*... III, pp. 90-91.

de espera, pescaban congrio, pulpo y merluza (86). Pero si durante toda la Edad Media el cordel y la liña fueron buenos para la pesca, la creciente demanda de pescado a fines del XV y principios del XVI introdujo en algunas rías un aparejo más evolucionado: la cuerda o espinel, especie de palangre con muchos anzuelos, que se tendía en los fondos.

Parece que los pescadores de Cangas fueron los pioneros del espinel en las Rías Bajas, y su intromisión en aguas de Pontevedra «con las dichas cuerdas, hespineles y aparejos demasiados que agora traen» les llevó en 1501 a un pleito con los mareantes del Corpo Santo, que les impidieron pescar con aquellos aparejos en determinadas zonas de la ría, ni «desde treynta braças para dentro a la mar, ni en pedra asinada (87).» La razón que oponían a los espineles (que acabaron totalmente prohibidos en 1577 entre los mareantes de Pontevedra) era que este sistema destruía el hábitat de los fondos marinos «porque se aze con aparejos que andan sienpre arrastrando por el suelo e ansi desazen los nidos e biveros que tienen los pescados... en esta rria...»

La impresión que se saca al leer estos y otros documentos del mismo género es la de que muchos mareantes gallegos hubieran sido felices de pescar con dinamita, si la hubiesen tenido; muchos testimonios explican los períodos de escasez achacándolos a los métodos irresponsables empleados por ellos que, unas veces acertadamente y otras no, culpaban de destruir el equilibrio ecológico de las respectivas especies. El «balo», alboroto que se armaba a base de golpes, gritos y agitación de las aguas para obligar a los peces a precipitarse en los trasmallos, fue prohibido por las ordenanzas de Pontevedra con la idea —equivocada— de que el pescado, asustado, no volvía más por aquel lugar. Antes de esta prohibición, el «balo» se empleaba en la Edad Media por lo menos en las rías de Arosa y Pontevedra (88), y todavía hace poco quedaban en la ría de Arosa los célebres «baleiros», pescadores que, acotando un arco de playa con una red, «balaban» o azuzaban el pescado contra ella.

Si en un capítulo anterior pasamos una rápida revista al amplio surtido de peces que llenaban los mercados, nos vamos a dedicar aquí exclusivamente a los pescados «merchantes», aquellos que eran objeto de comercio a larga distancia: el trío merluza-sardina-congrio, puntal de la exportación pesquera, y algunos otros —pulpo, abadejo, caballa, etc.— de circulación más reducida.

La merluza («pixota», «pescada») fue seguramente el pescado que más tempranamente se preparó para la exportación: su secado y comercialización, y no los de la sardina, se mencionan en los primeros privilegios sobre pesca concedidos a las nacientes villas; el de Alfonso IX a Pontevedra prohíbe expresamente que se salen, insistiendo en que sean secas (89); y secas, efectivamente, es como se van a exportar en su mayoría. Seguramente el origen de esta prohibición estaba condicionado entonces a las escasas disponibilidades de sal, que había que reservar para otras carnes y pescados.

Si la sabrosa merluza fresca se vendía en el mercado y era solicitada como renta

(86) Costumbres de Pontevedra, para pescar congrios, «se o pescador levar liñas o anzuelos a o mar»; en las de Noya se mencionan «os cordeleyros que andan a los congros» (*Fueros*, pp. 513, 519).

(87) *Documentos*... III, p. 12.

(88) Padrón: «pescado que chaman do vallo...»; Pontevedra: «non deue dar portaje... nin de vallo, nin de trasmallo (*Fueros*, pp. 506, 513).

(89) «quod... siccetis pissotas in insulis et non saliatis eas...» (ACS, en *Fueros*..., 517).

en el pago de foros (90), la seca era, como todo el «pescado cecial», una comida de penitencia. Se secaba entera, como se sigue haciendo con el «stockfish» o «peixe pau», y probablemente también abierta en hojas como el congrio y el bacalao; el hecho de que frecuentemente vaya embalada en fardos hace suponerlo.

Era muy abundante en las rías, y se pescaba en todas partes. Sus entradas regulares están controladas en los aranceles del mayordomazgo de Pontevedra (91), Padrón (92) y Noya (93). Son también corrientes en la ría de Vigo y en las Rías Altas, como se puede ver por las rentas pagadas con ellas, y documentadas en diversas partes de este trabajo. En Betanzos, a fines del XIII, se cogen «pixotas vermellas (94)», tal vez el pez conocido hoy como «merluza rosada». Las merluzas se consumían en diversos tamaños, siendo muy apreciadas las «do baixo», cogidas con anzuelo en aguas profundas (95).

La unidad de cuenta mercantil era la docena, una unidad muy variable, que no constaba necesariamente de doce piezas (96). Había docenas grandes y pequeñas, docenas de doce y de veintiséis merluzas (97). Parece que estas dos docenas fueron las que se emplearon más generalmente, pues aparecen en Santa Marta, Coruña, Noya, Betanzos y Bayona, y solamente un tercer tipo en Noya (98). No sabemos de momento de

(90) La Catedral de Santiago pide en 1393 por foro de una heredad cerca de Noya «huũ par de pescadas frescas» puestas en Noya, y en 1397, al mercader Gomes Lourenço, por una casa en Noya, «duas pescadas frescas» puestas en Santiago (ACS, *Tumbo H*, ff.7 v-8 y 31).

(91) «Si el vizino traxier barco lleno de pixotas debe dar al mayordomo ocho pixotas... e si barco o pinaça de fuera de la villa vinier con pixotas deve a dar al mayordomo de cada vegada que venier una pixota» (*Fueros...*, 513 ss.).

(92) «se alguno onbre de outra parte venier a Padron mercar pescado, a de pagar al arçobispo de cada carga de pixotas... ocho cornados...» y de portazgo «del barquo de las pixotas frescas a voluntad del mayordomo...» (*Ibid.*, 505 ss.).

(93) El mayordomo lleva el diezmo de las merluzas. Como portazgo de congrios y merluzas secos y frescos, traidos a la villa por pescadores de pueblos vecinos, «dez e seys duzenas de pixotas pequenas, que montan cient dozenas pequenas, e XII dineros e medio» (*Ibid.*, 523-524).

(94) Doc. de 1289, en MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...* p. 94.

(95) Bayona, 1378: «tres duzeas e meya de boas pixotas do baixo...» (AHN Clero, Oya, 1836/13, cit. PORTELA, *La región...*, p. 446).

(96) «Hasta hace pocos años, la docena de merluzas en los puertos gallegos no equivalía a doce... sino que variaba mucho de unos a otros... en Marín, p. ej., la *ducia* de merluzas consistía en 50 de éstas; en la Puebla del Caramiñal bajaba a 36, y en Vigo no pasaba de 30. Estas docenas caprichosas y crecidas han desaparecido; y actualmente la merluza suele venderse por cajas y no por *ducias*» (DEGC, Art. *Ducia*).

(97) Betanzos, 1303: renta de «VI duzeas de pixotas a XIIe pixotas por duzea» (MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, p. 102); Bayona, 1378; renta de 3½ docenas a «doze pixotas por duzea» (AHN Clero, Oya, 1836/13, en PORTELA, *Op. cit.*, 446). Santa Marta de Ortigueira, 1530: renta de «seys dozenas de pescadas secas e curadas por la [docena] grande de veynte e seys pescadas por dozena» (AHN, Meira, Libro 6467, f. 142 v., en MARIÑO, *Señorio... de Meira*, p. 325 n. 819). En 1496 se compran en Galicia —seguramente en La Coruña o sus alrededores—, para la flota que va a llevar a la infanta Juana a Flandes, «1.000 docenas de pescadas açiales, de 26 pescadas docena» (Cédula de 18/1/1496, en LAFUENTE, *Historia General de España*, VII, 132). Sin embargo, en los fueros romanceados de Noya aparece junto a la docena pequeña una muy grande que, si los datos están correctamente interpretados, sería de 75 piezas: «dez e seys duzenas de pixotas pequenas, que montan cient dozenas pequenas» (*Fueros...* 523-524). Esto rebasaría con mucho la docena de 50 piezas que vimos se empleaba aun en nuestro siglo en Marín; no he encontrado otro documento que refuerce este dato.

(98) V. nota anterior.

una forma concluyente cuál era la docena de exportación. En toda la documentación extranjera, sin excepción, se habla de «docenas» sin más, no especificando tamaño, contenido ni procedencia geográfica (99). Es casi seguro que se tratase de la docena literal, la pequeña, imponiéndose, a efectos de la venta al exterior desde todos los puertos de la costa, y tal vez como norma del comercio internacional, una normalización que se refleja en los documentos fiscales y mercantiles.

El congrio, un «pez de roca» muy abundante en toda la costa gallega, caía sobre todo dentro del área de actividad de los pescadores de liña, los «cordeleyros que andan a los congros». Era un pescado muy rentable, ya que tanto los gastos de pesca como de preparación eran mínimos, y se exportaba en gran cantidad. El estímulo a esta pesca, que corría el riesgo de realizarse a un ritmo más lento que la de la sardina, se traducía, en puertos como en Pontevedra y Noya, en una fiscalidad que castigaba duramente las capturas demasiado pequeñas, haciéndose muy ligera en cuanto éstas alcanzaban una cantidad razonable (100).

El proceso de preparación era elemental: abiertos y limpios, con el cuerpo acribillado de cortes para facilitar el secado, los congrios se ensartaban en cañas para que se mantuvieran rígidos y se colgaban en el secadero, una estructura de palos a cielo abierto, donde el aire salino y yodado del mar los dejaba curados en un plazo de diez a veinte días, según las condiciones atmosféricas. Para los congrios no hacía falta sal. Una vez secos, se ataban en fardos, bien prensados y recubiertos de arpillera, como si fueran cueros (101), y se almacenaban a la espera de tener un *stock* exportable.

El hecho de que se pudiesen ir pescando a lo largo de todo el año, aunque abundasen más en el verano, y el poder prescindir de la sal dio a la pesca y tratamiento del congrio una flexibilidad que compensó el carácter no masivo de las capturas. En ninguna parte aparece restringida explícitamente su pesca y preparación a determinados lugares; los secaderos debían de abundar en todas partes.

Si el congrio seco era el más corriente en el mercado, también se salaba (102), aunque para Galicia sólo se registran casos esporádicos.

El congrio, tanto en la Edad Media como ahora, no se cotizaba por pieza, sino al peso. La unidad era el quintal, usualmente en la medida del punto de recepción: el quintal catalán de 41,46 Kg. en Barcelona (103), el *quintar gros* valenciano de 51,12 Kg.

---

(99) Cf. PEATGE, *passim*, para Valencia, a donde llegan merluzas de Pontevedra, Noya, Muros, Cangas, Bayona, Viana do Castelo, Andalucía, etc.; Barcelona, 1447, 14 docenas «merluciorum siue de merluces» llegadas de Pontevedra, a 11 s./docena (AHPB, E. Mir, *4.º manual c.c.*, f. 56 v.) y 1497, «40 dotzenes merlusses» llegadas de La Coruña (AHPB P. Triter, *Lib. 8.º de seguros*, ff. 135 v.-136).

(100) En Pontevedra, el mayordomo del arzobispo llevaba, hacia mediados del XV, cuatro congrios (exceptuando los dos mejores, que quedaban para el pescador), de cada captura de seis o superior; en Noya, «se o pescador levar liñas o anzuelos a o mar», el 10% de las capturas, «e se las non levar (es decir, si los congrios le llegaron fortuitamente entre las redes), «non dara ninguna cosa». V. también las costumbres de Padrón (*Fueros...*, 505 ss., 508 ss., 518 ss.).

(101) Este procedimiento todavía se puede conocer en vivo en unos secaderos tradicionales que se conservan en Muxía.

(102) V. «congre de pila» en GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comerio medieval*, Barcelona, 1976. Casos gallegos: en 1375, congrios «tam sicc. quam sals.» en un navío coruñés (PRO, C145/205/6); «congres de pila» procedentes de Pontevedra, en Valencia (PEATGE, 238).

(103) 1447: «Sex quintalibus et viginti libras conceris sive de conger», a 110 s./quintal (AHPB. E. Mir, *Man. 4.º c.c.*, f. 56 v.).

(104). En los países donde esta medida no se empleaba se calculaba por el peso local o nacional respectivo (105) o por el declarado en Galicia, donde se usaban indistintamente el quintal general castellano de 46 Kg. o el gallego de 48 (106).

Sus mercados principales son, desde luego, los mismos que para el resto de su pescado: Andalucía y la Corona de Aragón. Se vende en la «Cal de Gallegos» de Sevilla (107), en Barcelona (108), en Mallorca (109), en Valencia (110). Aunque los ingleses son grandes consumidores de congrio en los siglos XIV y XV, la mayoría les llega en buques portugueses, o que, por lo menos, no se han podido identificar inequívocamente como gallegos. Sin embargo, aparece viajando en dirección a Flandes y la costa occidental francesa (111), pero con un apoyo documental demasiado escaso para poder pronunciarse sobre la existencia de un comercio regular.

La sardina constituye, dentro del elenco de artículos de la mercadería medieval, una categoría de pescado aparte, que se refleja en la frecuente dicotomía «pescado e sardina (112)». Su abundancia en las rías se atribuía a la riqueza de sus aguas en «gueldo», la pequeña quisquilla de que se alimentaban y que, machacada en forma de pasta, utilizaban los pescadores como cebo. El «gueldo» se podía conservar, y era codiciado por mareantes de otras partes de la costa, que se lo llevaban a sus aguas ante la protesta de los gallegos. Estos, en sus exposiciones, lo convierten en la causa primera de una cadena de prosperidad relacionada con la sardina, que culminaba en el acrecentamiento de las rentas reales y de sus arrendadores (113).

Al contrario de las otras especies, que eran accesibles a pescadores individuales o pequeñas *compañas*, la sardina hizo sugir en torno a sí una organización de mareantes con fuertes cofradías en todas las villas marineras. Su pesca, al jeito, sacada y cerco, ponía en actividad a toda la comunidad pescadora, hombres, mujeres y niños, en un bullicio que recordaba las vendimias. Mientras, en el centro de la ría, trincados, pinazas y carabelas faenaban en torno al cerco, o iban recogiendo las redes, las pequeñas embarcaciones de enlace, las «enviadas», iban llegando a la playa donde se congregaba

(104) PEATGE, *passim*, esp. p. 18.

(105) Documento inglés de 6/2/1375: a bordo del *San Nicolás* de La Coruña van, con destino a alguna parte de Flandes o la costa francesa, 20 tons. de congrios, por un valor de 80 £ esterlinas (PRO C145/205/6).

(106) En 1514 se pide en Ribadeo, como renta, «medio quyntal de congrio bueno éntregamente sano e bien curado» (AHN Meira *Libro 6467*, f. 79; el Tumbo de Meira (f. 422) añade «que pese cincuenta libras» (MARIÑO, *Señorío... de Meira*, n. 281). Entiendo que la precisión «que pese cinquenta libras» se refiere no al quintal sino a ese medio quintal que se pide, ya que cincuenta libras son exactamente 23 Kg., es decir medio quintal castellano. En un documento de 1589 se da la equivalencia, pesando congrio, de 42 q. gallegos = 52,5 castellanos, lo que nos da un quintal gallego de 48,026 Kg. (GELABERT, *Santiago...*, p. 266 n. 380).

(107) AM Sevilla, XVI, 17.VIII.XXX, f. 108 v.

(108) V. nota 1 de este capítulo y cap. IV de la parte II.

(109) AHM. *Códices* 108, f. clxxxvi v.

(110) V. nota 2 de este capítulo y cap. IV de la parte II.

(111) V. nota 105 *supra*.

(112) AM Sevilla, *Ordenanzas de Cal de Gallegos*, XVI.17.VIII.XXX, *passim;* AGS-RGS-X-1479,95, etc. etc.

(113) «...diz que a cabsa de aver en los puertos e rias dese dicho Reygno el dicho gueldo viene a ellos muchas sardinas a lo comer e se çeban en ello e los vezinos e naturales... la toman e venden e se aprovechan della e los... arrendadores cobran los derechos que les pertenesçen ansy dela venda de la dicha sardina commo dela sal que traen para la salar...» (AGS-RGS-VII-1503, s/fol.).

la multitud. Allí, nada más llegar, se partían los quiñones de la *compaña*, entre la barahúnda de gente y los tratantes que intentaban comprar la pesca a flote antes de que se hicieran las partes (114). Las mujeres se ponían inmediatamente —había que trabajar rápido— a *escochar*, separando el cuerpo de la sardina de las magas y cabezas, que se cargaban aparte para hacer saín (115).

Cuando la captura se había realizado en algún puerto o playa fuera del puerto privilegiado, esta primera operación se hacía al momento, pero había que cargar sardinas y magas y llevarlas a salar o vender a éste. El transporte se hacía en carabelas, pinazas y otras embarcaciones menores (116), pues los trincados, ya sobrecargados de gente y de aparejos, no se utilizaban para esto.

La sardina «merchante» iba preparada de dos maneras: salada y ahumada (117), con procedimientos que no variaron hasta la llegada de los catalanes en el siglo XVIII.

La sardina salada, llamada también «sardiña de pila» o «sardiña branca», se metía 24 horas en salmuera en una gran pila de cantería, llamada lagar, después de *escochada;* luego, tras un lavado, se iba colocando en los envases —capa de sal, capa de sardina— en disposición radial. Se cubría el envase con un disco de madera de menor diámetro que la boca, que hacía de plancha prensadora, sobre la que se iban dejando bajar, suspendidas de unas cuerdas cuyo largo se iba graduando, pesadas piedras —de 10 a 30 kg. son las antiguas que todavía se conservan— que las iban prensando suavemente; a lo largo del proceso se iban añadiendo más sardinas al envase y sometiéndolas al mismo prensado hasta que no cabían más, mientras se recogía el saín que escurría por unos orificios del fondo. A continuación se tapaba la barrica, quedando lista para la venta.

La ahumada («arencada», «arengada», «de fume») tenía otra preparación: se seleccionaba la tardía (Diciembre y Enero), más magra, y, tras el baño de salmuera en el lagar y un ligero prensado, se colgaban como chorizos, ensartadas por las agallas en unas cañas, en el «fumeiro», una caseta sin chimenea que dejaba entrar por los intersticios del tejado el oxígeno indispensable para la combustión, sobre un fuego hecho de ramas verdes de laurel, roble, pino, hiedra y cualquier otra leña que despidiese mucho humo y las aromatizase. Allí iban cogiendo un sabroso color cobrizo («el «rovellat» de los documentos catalanes) y amojamándose. Este proceso podía durar una o dos sema-

(114) Cf. los capítulos introductorios de *Archivo de Mareantes*, y el vol. III de *Documentos... para la Historia de Pontevedra, passim. Arch. Mareantes*, n.º 797, cita unos «Autos hechos a petición de los vicarios de la Cofradía del Corpo Santo, por los que se prohíbe que se salga a la compra de la sardina de los cercos en la misma Ría, que ninguna persona se entremeta en las pinazas cuando se está efectuando el reparto de la pesca y que no acudan a los «peiraos» las regateras, que cambian sardina por fruta, todo en evitación de los muchos robos que dañaban los intereses de los 'furnidores' de los cercos», a 3/9/1593.

(115) Alfonso IX mandó, para Pontevedra y Noya, que «in istis duobus locis non debent facere saginem nisi de capitibus et de maga sardinarum» (ACS. *Tumbo A*, f. 69 v.). Esta práctica se extiende al resto de los puertos, con algunas restricciones que veremos más adelante.

(116) Costumbres de Pontevedra: «Sy onbre de fuera de la villa traxier barcada de magas de sardinas salgadas a la villa, debe dar al mayordomo de cada barcada sendos soldos... barco o pinaça de la villa... si traxier sardinas dé un dinero de cada venida que venier el barquo (*Fueros...*, 516).

(117) V. AM Sevilla, *Ordenanzas de Cal de Gallegos*, cit. («sardina blanca nin aryncada»); F. LOPES, *Crónica D. João I*, I, 119 («sardinhas de fumo e de pilha»); PEATGE, *passim; Documentos... para la Hª de Pontevedra*, III, *passim;* ACA, *Ancoratges*, a partir del año 1501, *passim*.

nas; el momento de retirarlas del fumeiro estaba a discreción de la persona que las vigilaba y era fundamental para su calidad. Se las envasaba en la misma forma que las anteriores, aunque algunas veces, sobre todo hasta finales del siglo XIV, viajaban frecuentemente en serones y espuertas. Si las sardinas saladas se conservaban bastantes meses, las arencadas, correctamente envasadas, podían durar hasta un año o año y medio sin peligro de estropearse (118).

Es fácil de imaginar, con el tratamiento manual de las sardinas una a una, la cantidad de gente que movilizarían estos procesos en la temporada de pesca y exportación. Probablemente se reclutaban refuerzos, que explicarían la rápida desaparición, con motivo de la temporada, de las existencias de vino de la tierra, incluso en una villa tan bien surtida de él como Pontevedra (119).

La unidad de comercialización de la sardina era, como para las sardinas y arenques de otros países atlánticos, el millar, el «milleiro», que parece consistía efectivamente en mil sardinas exactas. Es cierto que, en las costumbres comunes a Noya y Pontevedra, se menciona un «milleiro» de 28 moyos, con todas las apariencias de una medida de capacidad, que se usa para averiguar la capacidad de carga de los navíos (120). Pero a favor del milleiro de sardinas contadas, tenemos la tradición, todavía superviviente, de su cuenta a puñados de ocho en ocho, cogiendo a la vez cuatro con cada mano, 125 veces, hasta completar las mil; y el apoyo documental del S. XV, de las fracciones de «milleiro» precisadas en centenas (121).

Entre los otros pescados, solamente la caballa, el abadejo y el pargo aparecen, con muy poca significación, en los circuitos comerciales.

La caballa, pez de verano y abundante en el Mediterráneo, no tenía mucho mercado, y sus cargamentos —salada, contada por docenas, a precio bajo y en partidas muy irregulares— aparecen esporádicamente en Valencia (122). Lo mismo sucede con el pargo y con el abadejo (123). La pesca de éste en las Rías Bajas está documentada —libre de impuestos, síntoma de su poco valor comercial— en las costumbres de Pontevedra. Pero ninguno de ellos tiene carácter de artículo de exportación regular.

Distinto del abadejo es el «caballate» que los norteños, en los siglos XIV y XV,

---

(118) Sobre métodos de preparación y embalaje, v. ROMANI, A., *La pesca de bajura...*, pp. 49-51 y 58; *Documentos... para la Historia de Pontevedra*, III, 334, aunque dice que la arencada «se consumía en las cercanías»; privilegios del derecho de «pedraje» («que es el empedrar las pipas de la sardina que se saca por mar para que esté apretada») en un doc. de 1617 en el archivo municipal de Muros, cit. ARTAZA, *Recuerdos...*, p. 24; escritura de obligación en Noya, 1418, de «quinze milleiros de sardiñas arangadas, que sejan sardiñas de geito, boas e merchantes... entonelada en meu fuste...» (AHDS. S. Martin, 12/424) para fines del S. XIV, AHPB. B. Nadal, *Decimum manuale, 11/6/1392-23/1/1393*, f. 99 v. (pago de 64 florines «pro precio XL sex canastarum sardinarum salsarum» procedentes de Muros); para la segunda mitad del XV, PEATGE, *passim;* en general, v. también los aranceles de lezdas y peajes publicados por GUAL CAMARENA en su *Vocabulario del comercio medieval*, ya citado.

(119) «El vino de la cosecha de la dicha villa, en el tiempo de la sacada de la sardina —qual esta ya fecho— se beueria todo en tres días (Pleito 1492, en *Documentos... Pontevedra*, II, 268)».

(120) *Fueros...*, 515.

(121) «De Alfonso Domingis, caratel d'arencat I, son millers III e CCC...; De Alfonso de Luguo, botes sardina XX, son millers CLXXXVII.CC...; De Alonso de Galdo, bota sardina I, son miles VIII.DC...; De Alfonso de Somado, botes sardina XXV, son miles DLXI.CCL...» (PEATGE, 79, 144, 307, 343).

(122) PEATGE, p. 21.

(123) *Ibid.*

pescaban en las costas gallegas. Todos los indicios son de que se trata del *Gadus Callarius* (francés *cabillaud*, alemán *Kabeljau)*, el bacalao que desde fines del XV estaba retirándose de la costa atlántica, tal vez por el mismo cambio ecológico que alejó a las ballenas algo más tarde: el calentamiento de las aguas, favorable a su vez a la sardina, que por esas fechas empieza a proliferar en Bretaña (124). Su exportación por los gallegos no aparece documentada en los puertos mediterráneos en los registros que he consultado, hasta 1500. Cuando la pesca del bacalao adquiere carácter de pesca de altura, y los gallegos salen de sus bases habituales en su búsqueda, tal vez a Terranova, se abre una nueva etapa, precisamente uno de los hitos que delimitan este estudio.

Normandos y portugueses fueron, según todos los indicios, los pioneros de las expediciones a Terranova. 1506 es la fecha de la primera expedición portuguesa (125) y en 1508 ha localizado Mollat la primera normanda (126). Fueron seguidos muy de cerca por bretones y vascos. Según García de Cortázar, una expedición a Terranova que se organizó en las Vascongadas en 1511 iba a necesitar pilotos bretones, porque no habían estado nunca allí; este autor señala que «los documentos, por su parte, prueban que las navegaciones de los guipuzcoanos a Terranova y a la pesca del bacalao no son muy anteriores al año 1540 (127)».

En 1517 los bacalaos ya habían desaparecido totalmente de la costa atlántica y no se pescaban más que en Terranova (128). De ese año data la primera expedición salida de Bordeaux (129), y de un año después un contrato datado en Pontevedra a 10/5/1518 en el que el marinero Juan de Betanzos se «aluga» con el mercader de Pontevedra Fernando de la Torre, «del dia de la fecha desta carta fasta quel navio e naao de vos el dicho Fernando de la Torre venga de los bacallaaos e sea amarrado a la barca de la Merced de la dicha villa, en la qual eu por voso mandado teño de yr en el dicho navio a pescar para vos los dichos peyxes... (130).» Es una operación de pesca de altura, a la que se va con una nao y por un período de tiempo prolongado; todo parece indicar que se trata de la más antigua expedición de los gallegos a Terranova que tenemos documentada hasta el momento.

Los otros productos del mar que se exportaban en estos años, aparte de los pescados propiamente dichos, eran los pulpos, que se secaban y distribuían en manojos o «liaças» (131). Circulaban abundantemente por Galicia; pero su única salida a los mercados exteriores parece haber estado en Andalucía, aunque probablemente también se apreciaban en Portugal (132). No consta su descarga y venta en ningún puerto de la Corona de Aragón.

---

(124) MOLLAT, *La pêche à Dieppe au XVe siècle*, p. 12-13 y n. 33; BERNARD, *Navires...*, p. 806.

(125) FANGUEIRO, Oscar, cita doc. de 14/10/1506, para el N. de Portugal, en *Aspectos do passado da Pesca em Matosinhos*, «Boletim da Biblioteca Pública... de Matosinhos», 29 (1985), p. 153.

(126) MOLLAT, *Choix de documents relatifs à la Normandie...*, p. 152.

(127) *Vizcaya en el siglo XV*, pp. 115-116.

(128) MOLLAT, *La pêche à Dieppe...*, pp. 12-13.

(129) BERNARD, *Navires...*, p. 806.

(130) AHPPO. Prot. A. García do Sisto, 1515-21, f. 27.

(131) Costumbres de Padrón: «e sy fuere barcada de polvos secos, han de pagar VI soldos de carrega o una liaça de polvos, que son XVIII» (*Fueros*, p. 507).

(132) Se venden en Sevilla en la Cal de Gallegos (AM Sevilla, *Ordenanzas de Cal de Gallegos*, art. 1); los capturan los portugueses en una flota de barcos de Galicia que van con pescado hacia

El saín o aceite de pescado, subproducto de estas actividades, se utilizaba para muchos usos: en la industria pañera, como disolvente para pinturas, como lubrificante de uso general, y para fabricar unas malolientes lamparillas cuyo consumo estaba muy difundido entre todos los que no podían pagarse la iluminación con candelas de cera o con lamparillas de aceite de oliva, que eran la mayoría. Su explotación es un proceso paralelo al de la salazón de la sardina, en particular, y tan antiguo como ésta. Estaba lógicamente concentrado en los lugares donde la sardina se prensaba, y seguramente la mucha demanda y la escasez de sal de la primera etapa hicieron que se desperdiciase mucha sardina entera con el único fin de sacar su aceite. Los privilegios dados por Alfonso IX y confirmados en 1238 por Fernando III que concedían esta exclusiva a los vasallos del arzobispo de Santiago de Pontevedra y Noya insisten en que se haga solamente con las cabezas y la «maga» (intestinos y agallas) de la sardina (133). Poco después —ignoro en qué fecha exacta— Padrón obtuvo una extensión de este privilegio. En todo caso, en sus fueros romanceados de mediados del XIII ya aparece, «fasiendose este sayn de sardina o fasiendose de maga», también bajo control del señorío arzobispal (134). Más tarde se extiende el privilegio a Muros (135) y seguramente a los demás puertos del señorío. Sobre los otros puertos no tengo información sobre posibles privilegios o restricciones; es de suponer que, con el aumento de la actividad salazonera, la obtención del saín se generalizase.

El saín de cabezas y maga se hacía en el «magueiro», cociéndolas en grandes calderos y dejando separar, al enfriarse, el saín propiamente dicho de la «morca» y del resto de los jugos. Luego se entonelaba en barriles. El de sardina, en cambio, más fino, se hacía en crudo y en frío, destilando desde los envases durante el proceso de prensado de las sardinas (136).

La comercialización del saín a larga distancia, si alguna vez fue importante, debió de ir en decadencia progresiva; apenas aparece documentada en las fuentes de los siglos XIV y XV, y seguramente era casi todo absorbido por la demanda local y de corto radio, que es la mejor documentada (137). En general, no es producto que aparezca

---

el Sur y a aprovisionar la armada castellana que ronda la costa de Portugal (F. LOPES, *Crónica de D. João I*, I, 118-119).

(133) «Noveritis quod ego inveni per inquisitionem virorum bonorum quod pater meus statuit quod in tota Gallecia non facerent saginem de sardinis nisi in istis duobus locis, videlicet in Ponte Veteri et in Noya. Et in istis duobus locis non debent facere saginem nisi de capitibus et de maga sardinarum... quicumque... saginem in alio loco fecerit, preter quam in his duobus locis, perdat saginem et barcham in qua portat illud et insuper pectet CC morabetinos... Addo preterea et statuo quod in predictis duobus locis non fiat sagimen nisi a vasallis Archiepiscopi Sancti Jacobi et de mandato Archiepiscopi supradicti». (ACS, *Tumbo A*, f. 69 v.).

(134) *Fueros...*, p. 506.

(135) *Fueros...*, p. 530.

(136) «El que destila la sardina puesta en prensa cuando salan es mas limpio y cristalino...» (LARRUGA, cit. TETTAMANCY, *Apuntes...*, 378). Costumbres de Noya: «Iten ha de auer el mayordomo la mantolta de la sayn que se fase en la villa o que se y mete en la caldera... e asy de lo crudo como de lo cozido» (*Fueros...*, 521-522); Muros: «de cada bala de sayn crudo o cozido, que sea tanto crudo como cozido X soldos de cada bala» (*Ibid.* 530).

(137) El Ordenamiento de las Cortes de Jerez de 1268, dice, con respecto a Pontevedra, Padrón y Noya: «non sacan por y sinon sayn de pescado (*Cortes*, I, 74). Tal vez la lectura original fuese «sayn e pescado». Costumbres de Padrón: «se alguno onbre de fuera parte de la villa comprar tonel de sayn, ha de pagar al mayordomo del arçobispo quando lo tiraren de la villa quatro libras e quatro soldos. E sy tirare pipa de sayn, ha de pagar dos libras e dos soldos (a deducir de los diezmos de la mar)». (*Fueros*, 506). Muros: «iten de cada tonel de sayn que leuare onbre de

mucho en las fuentes extranjeras. Está incluido entre las mercancías que llegan de Galicia a Brujas (a donde llega también desde Suecia, seguramente un subproducto de las pesquerías de Escania) en un documento del S. XIV, envasado en «bales» y «rondelles» (138). En 1474 se descargan cuatro barriles de él en Bristol, llegados en el *Jhesus* de Noya y cargados por un tal Pero Afonso, por valor de 16 s. 8 d. (139). en cuanto al Mediterráneo, solamente una mención algo dudosa en Valencia, en 1488 (140).

El saín tenía probablemente más salida en el Atlántico y Mar del Norte, donde el aceite de oliva era prohibitivo y se estaba habituado a los aceites de pescado, que en el Mediterráneo; existe la posibilidad de unas salidas hacia el interior de la Peninsula, cuyo estudio no tiene cabida dentro de este trabajo.

La salazón, secado y ahumado era una industria eminentemente doméstica. En la mayoría de las villas y puertos con licencia para salar, cada casa de mareante tenía en sus bajos y semisótanos los lagares, magueiros, fumeiros, pilas de salar, etc., donde preparaban el pescado. Esta preparación en la propia vivienda se hacía en Pontevedra (141), Muros (142), Bayona (143) y probablemente La Coruña (144). En Noya, en cambio, las instalaciones estaban relegadas hacia la periferia de la villa, en el campo de la Pena do Ouro, al otro lado del puente, y en las zonas de la Laxe de Cabaliños, junto al río da Palla y el río de Lamas. Eran auténticos complejos industriales, que recibían la denominación general de «casa de salar e arangar sardina». En ellas había lagares, magueiros, salgas, fumeiros, pedragueiras y todo lo necesario para el ciclo completo de preparación de ambos tipos de sardina. La propiedad de gran parte de éstos, desde principios del XV a principios del XVI, era del monasterio de San Martín Pinario, que los aforaba enteros, por mitades o cuartas partes, a varios usuarios que los compartían por rotación, a cambio de rentas no muy elevadas en dinero y sardina (145).

Todo este tráfico requería una gran variedad de envases y recipientes, cuya nomenclatura conocemos sobre todo a través de las fuentes de los lugares de descarga, especialmente de la Corona de Aragón (146). Es difícil, por lo tanto, conocer su equivalencia exacta en gallego; desde luego, queda bien claro que los nombres no estaban asocia-

---

fuera de la villa paga dos mrs.» (*Ibid*, 530). Noya: «ha de auer el mayordomo portaje de cada tonel de sayn que tiran o meten en la villa o en su termino de los que non son vezinos, que son xxiiii sueldos de cada tonel (*Ibid.*, 522).

(138) GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, p. 20; *Id.*, *Inv. Chartes Ville de Bruges*, VI, p. 7.

(139) PRO. E122/19/10^.

(140) PEATGE, 137. Llegado en un ballener de Noya, propiedad de un vecino de Valencia, que jura haberlo cargado en Málaga... (¿para no pagar la *quema*?).

(141) FILGUEIRA VALVERDE, J. *Archivo de Mareantes*, p. 13. La salazón dentro de las casas se prohíbe, junto con los «cortellos» de los cerdos, en una ordenanza de 1496 (*Documentos... Pontevedra*, I, 228); seguramente sin resultado, ya que continuó haciéndose mientras el barrio de la Moureira conservó su carácter tradicional, hasta bien entrado este siglo.

(142) ROMANI, *La pesca de bajura...*, e información verbal.

(143) Hubo un barrio da Moureira, como en Pontevedra.

(144) 1435. Afonso Fernandez Cejas, jurado de La Coruña, manda a un sobrino «un terzo da metad da casa e fumeyro d'entre torres, que eu por él teno, menos a dezema parte que ten Sancha Nunez» (BRAG-CDH, I, p. 49).

(145) Foros de lagares de sardina con estas descripciones y condiciones en AHUS. BN. S. Martín Pinario, 465, ff. 77 v.-85; AHDS, Fondo S. Martín. *Tumbo XIII*, ff. 286, 346, 355-359.

(146) Fuente casi única para este tipo de envases es el PEATGE, *passim*, y esp. las pp. 15-17 de la introducción. La información que se encuentra en ella cubre todo lo que sigue, sin perjuicio de las otras notas adicionales.

dos a medidas de capacidad fijas, sino a tamaño y características externas. El pescado salado —y a veces el seco— se envasaba en *toneles*, los mayores envases, que podían llevar hasta 60 docenas de merluzas (147); entre los otros cascos de tonelería con aros de hierro había *botas, pipas* y *fustes* (148), con capacidades entre los 7 y 14 «milleiros» de sardina, y *barriles* y *barriletes*, mucho menores, de 2 a 6 «milleiros».

Envases más toscos, cuyos aros eran también de madera o de cercos de salgueiro eran el *tabal* (*carratell* en las fuentes catalanoaragonesas), mucho mayor que los que se emplean actualmente (hasta 11 «milleiros», aunque los había de tres), y la *roldana*, especie de bidón cilíndrico muy empleado en todo el comercio internacional (149).

Los más pequeños de los envases de madera, sin saberse bien a qué tipo pertenecían, eran los que los documentos valencianos llaman *cuarterola* y *cuarteroleta*, de la capacidad de un tabal actual (1-2 «milleiros»).

Dentro de los recipientes de cestería, las *banastras* (150) se empleaban sobre todo, por más ligeras y de menor cabida, para el transporte de pescado por tierra; sin embargo también las encontramos a bordo de los buques, con cargas de uno a tres «milleiros» de sardina. En los puertos, la confección y suministro de *banastras* constituía un negocio aparte, generalmente en manos de los municipios y arrendado a alguna persona que tenía la exclusiva de venta. Se hacían de maderas ligeras trenzadas, de cañas y juncias que crecían en los arroyos de las cercanías. En los casos en que no se había arrendado a particulares, la *banastrería* era un servicio municipal; el concejo vendía las banastras a los cargadores, cobrando el *derecho de banastrería*. Estos derechos, que en la Edad Media eran oficiosos, se fueron institucionalizando al concederlos formalmente los reyes a los concejos en fecha más tardía (151).

Probablemente la *banastrería* cubría no sólo las *banastras* propiamente dichas sino otros diversos embalajes del mismo tipo que sabemos se empleaban en Galicia para la exportación: serones, cestos, canastas, cestones, etc. (152).

Los pescados secados al aire se embalaban con menos miramientos: congrios y merluzas, en hojas o en estado de «peixe pau», iban en fardos *(fardeles, costales)* de tela o arpillera, atados con cuerdas, como las tracas de cueros; así se siguen enviando todavía a Aragón y Cataluña desde los pocos secaderos de este tipo que quedan en Galicia (153).

* * *

(147) Las capacidades coinciden con las que da Bernard para Bordeaux en los mismos años: pipas de 11 quintales (= ½ tonel) que llevan 300-400 merluzas (*Navires...*, 214-215).

(148) 1418, Noya: «quinze milleiros de sardiñas arangadas... entonelada en meu fuste» (AHDS S. Martín 12/424).

(149) Cf., p. ej. «rondelles», en L'Ecluse, 1470 (*Inv. Ch. V. Bruges*, VI, 7).

(150) La *banastra* está definida en el DEGC como «cesta grande y con tapa, de figura prolongada, que se forma con listas de madera delgadas y entretejidas».

(151) En 1510, la reina D.ª Juana concede a la ciudad de La Coruña (que ya la tenía, para sus propios, desde hacía 12 ó 15 años), «la renta que se llama de los cestos o junsyas, que es que la persona que la tiene arrendada pueda vender los cestos de junçia para el pescado que se ouiese de cargar» (AM Coruña, *Privilegios* II, s/n). Ribadeo también lo disfrutaba por aquellas fechas (LANZA, *Ribadeu...*, p. 276). Los de las otras villas se hacen oficiales con fecha mucho más tardía.

(152) PEATGE, *passim*. En Barcelona, en 1393, se pagan 64 florines «pro precio XL sex canastarum sardinarum salsarum» (AHPB. B. Nadal, *Decimum manuale 11/6/1392 - 23/1/1393*, f. 99 v.).

(153) PEATGE, *passim*.

Es inútil pensar en obtener unas cifras sobre capturas y exportación de pesca que sean válidas para la totalidad de los puertos gallegos; sin embargo, podemos tener una idea aproximada de la importancia de este tráfico para su época si comparamos las únicas cifras medianamente regulares que nos han llegado con otras contemporáneas de puertos extranjeros o las posteriores que se han obtenido para los mismos puertos:

La comparación sólo se ha podido establecer con un pescado: la sardina, cuyas entradas en el puerto de Valencia tenemos para seis años de la segunda mitad del siglo XV. Los puertos que se han seleccionado como testigos son los de La Coruña, Pontevedra y Muros, que, por una parte, son los que ofrecen datos más regulares y significativos y, por otra, los que se prestan a comparaciones con sus propias cifras en otras épocas.

1) *Media anual de exportación por mar a Valencia, 1491-1500* (154).

La Coruña	3.600 milleiros
Pontevedra	2.468 mill.
Muros	1.668 mill.

Cargamento medio por buque: 795,236 milleiros. Carga máxima registrada: 2.272,500 milleiros. Son bastante corrientes los cargamentos de 1.200-1.300 milleiros.

2) *Capturas de arenque en Dieppe en 1475, considerado un buen año* (155)

3.425 mill.

3) *Media anual de capturas en Muros en la década de los 1770's* (156)

40.000 mill.

4) *Exportaciones totales de Pontevedra a Castilla, Portugal y Andalucía, por mar y por tierra, año 1751* (157)

Más de 630 milleiros solamente la parte correspondiente a los maestres, que llevaban dos quiñones y eran unos 25 ese año, calculándolo por el número de embarcaciones matriculadas. Aunque los quiñones restantes, repartidos entre los pocos más de cien marineros y pescadores matriculados, ascendiesen a 10 veces más, lo que no es probable, nos seguirá dando una cifra muy baja. Hay que introducir, sin embargo, un factor de corrección: fueron datos facilitados para el cobro de la Contribución Unica...

El calendario de las faenas pesqueras y las consiguientes operaciones de conservación y comercialización se sobrecargaban decididamente en la temporada otoño-invier-

(154) PEATGE, p. 15.
(155) MOLLAT, *La peche à Dieppe...*, p. 25.
(156) CORNIDE, *Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia*, en ROMANI, *La pesca de bajura...*, p. 24.
(157) FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*, p. 4.

no. La contratación para la campaña siguiente se iniciaba ya en los primeros meses del año, cuando los mareantes apalabraban y comprometían el pescado a otros mareantes y a mercaderes. La operación revestía la forma de una escritura de obligación por la que el mareante abastecedor reconocía haber recibido por anticipado el precio, que no se especificaba (158), y se comprometía a entregar el pescado, generalmente entre Octubre y Diciembre siguientes y, en caso de no hacerlo, a pagar el doble de la cantidad recibida o el precio de la sardina a como más alto cotizase en aquellas fechas en Sevilla o en los mercados mediterráneos.

Las fechas de las transacciones, que se celebran escalonadas a lo largo de todo el año, desde Febrero hasta el propio mes de Noviembre, no permiten pensar que esta práctica del pago adelantado obedezca a una situación de endeudamiento por parte del proveedor. Podría pensarse en ello si se concentrasen en dos únicas temporadas: la de la cargazón, cuando los mareantes que se embarcan necesitan anticipos, y la inmediatamente anterior al comienzo de la campaña. Pero encontramos contratos de éstos en Febrero, Abril, Mayo, Julio, y además entre toda clase de personas, lo que hace suponer que éste era simplemente el procedimiento regular, que permitía al comprador asegurarse el suministro, y al precio de la temporada presente.

Estos contratos se pueden repartir en tres categorías, según los contratantes, y a lo largo de tres etapas cronológicas bastante claras:

En primer lugar están los mareantes que, no limitándose a pescar, sino comerciando también, compran de primera mano la sardina a otros mareantes, para reunir unas existencias que venderán ellos mismos o pasarán a los mercaderes. Estas transacciones son las que se inician más temprano, al principio de la cadena de comercialización (159).

A continuación tenemos a los mareantes que, de primera o segunda mano, venden ya a mercaderes, hacia Abril y Mayo. Es de notar que, de los tres casos recogidos, dos por lo menos, Johan Louçao y Johan da Abella, son propietarios y patrones de navíos y, aunque en el contrato no lo especifica, se ocuparán probablemente ellos mismos de su transporte (160).

Con un plazo mucho más breve se realizan los compromisos de mercader a mercader, desde la segunda mitad de Julio (161) hasta el propio mes de Noviembre (162),

---

(158) Sólo en una ocasión, y por una cláusula adicional, nos enteramos de que se pagaron 200 mrs. por 10 milleiros de sardina (v. nota sigte.).

(159) 1433, Febrero 2, Pontevedra. El mareante Pero das Rayas se obliga con Gomes Copano, también mareante, por 10 milleiros a entregar en Diciembre. Si muere antes (seguramente va a embarcar), queda dispensado de la entrega pero sus herederos tendrán que devolver los 200 mrs. que le adelantó (MP C II-5, f. 61).

(160) 1433, Abril 20. Pontevedra. El mareante J. Louçao se obliga con el mercader de Pontevedra Ares García de Rajoo por 21 milleiros de sardina arencada para Noviembre (MP. C II-5, f. 7 v.); a 24 del mismo mes, lo hace J. da Abella con Juan Pérez, criado de Lope Alvarez de León, por 15 milleiros de arencada para el mismo mes (*Ibid* 7 v.). A 31 de Mayo se obliga Marina Peres, hija del mareante Pero Ares, con Ares García de Rajoo, por 12 milleiros de arencada, también para Noviembre (*Ibid.*, 14 v.).

(161) 1418, Julio 19. Afonso Barbado, mercader de Noya, se obliga con Alvaro García, mercader de Santiago, a entregarle «quinze milleiros de sardiñas arangadas que sejan sardiñas de geito boas e merchantes, de dar e tomar de mercador a mercador», puestas en Noya a bordo del navío que las ha de llevar, en el mes de Octubre (AHDS. S. Martín 12/424, fol. 351 v.). A 23/7

estando seguramente ya en posesión de la mercancía, y bajo las mismas fórmulas y condiciones que para las compras a los pescadores.

La pesca de la sardina con «sacada» se iniciaba ya tradicionalmente el día de San Juan, el 24 de Junio, hasta el 31 de Diciembre (163). Sin embargo, los meses de pesca más intensiva con sacada, cerco y otras artes eran los meses de Septiembre a Diciembre (164). Este último mes, concretamente de S. Andrés a Navidad (30/11-25/12) era el período culminante de la temporada, cuando la sardina era de mejor calidad y cotizaba más alto (165). A lo largo de los meses de Diciembre y Enero seguían constituyéndose compañías de cerco (166), y la actividad se prolongaba todavía hasta Abril (167), aunque lo que se pescase en ese mes, al menos en cuestión de sardinas, tenía ya difícil salida en el comercio de larga distancia.

Simultáneamente a la pesca transcurría el proceso de preparación que, como vimos, era corto y dejaba a los pescados en condición «merchante» en quince o veinte días. A continuación se iniciaba ya la temporada de cargazón. A partir del mes de Septiembre, o más frecuentemente desde Octubre, los navíos zarpaban en dirección al Sur —Portugal, Andalucía, la Corona de Aragón— o, los menos, a la costa cantábrica.

Si bien eran bastante rápidos y, cuando querían, podían hacer el viaje en muy poco tiempo (168), su periplo, pues raras veces iban directos a un solo puerto, duraba bastantes meses. Las pocas referencias que tenemos a partidas desde Galicia son en Octubre (169), aparte de la vaga mención de los que salen de Noya «en inverno» (170). En muy pocas ocasiones aparecen ya en Octubre por los puertos mediterráneos; por Valencia y

---

del mismo año, Gonçalvo de Portugal, notario de Cee, se obliga con otro mercader de Santiago a entregarle 30 merluzas secas puestas en Santiago antes de fin de año (*Ibid.* 12/434).

(162) 1433, Noviembre 19, Pontevedra. García Rodrigues da Correaria, se obliga con el mercader andaluz Juan Rodriguez de Almonte a entregarle 12 milleiros de arencada para Navidad, o pagarlas a la cotización de Sevilla (MP C II-5, f. 38 v.).

(163) *Fueros*, 519.

(164) «con redes de cerco y otros instrumentos permitidos en quatro meses, en setienbre, otubre, nobienbre y dezienbre, que hes y dura la dicha pesca de sardina, se pescan comunmente [en Pontevedra, 1582] ciento treinta mill millares de sardina... En nenguna parte... ay donde se pesque... tanto copia de sardina como en esta ría y limites declarados...» (*Documentos... para la Hª de Pontevedra*, III, 36).

(165) En las costumbres de Pontevedra, el mayordomo cobra de portazgo «de cada barquo de la villa un millero de sardina a quanto valer desde santo André ata la fiesta de natal» (*Fueros*, 513).

(166) En Pontevedra, en 1521, se constituyen dos, a 1 y 15 de Diciembre, que no parecen hacerlo con menos de 15 días de antelación para organizarse y entrar en actividad (AHPPO. Prot. A. García do Sisto, 1521, ff. 26-27 y 56-57 v.).

(167) En Abril de 1519, dos mareantes de Pontevedra, que tienen armado un cerco, están todavía en trámites para conseguir la entrega del trincado que habían alquilado (AHHPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, f. 76).

(168) En ocasiones, patrones que todavía estaban en puertos mediterráneos en Septiembre-Octubre, rezagados del verano, están de vuelta en ellos, procedentes de Galicia, en Diciembre, transportando el pescado de la nueva campaña. La Coruña-Lisboa se podía hacer en 48 horas; en Valencia se podían poner en una semana, si iban directos.

(169) A 12 de Octubre de 1444 acaba de zarpar de Pontevedra la nao de Alvaro Lopes, cargada de pescado (AHPPO, *LCP*, ff. 74-74 v.). Cf. también el contrato citado en la nota 161, sobre el embarque de unas sardinas en Noya en ese mes.

(170) 1435, Noya: «Iten ha de auer el mayordomo el portaje de la sardina de los nauios de la villa que fornen en inverno de la villa, e cada uno un millero de sardina de cada año por avento, o la valía dellas» (*Fueros*, 521).

Barcelona, fines de viaje, van llegando entre Noviembre y Marzo, pero sobre todo en Enero y Febrero (171). Los meses restantes se irán, para los navegantes, en el regreso, directamente o tras otros viajes de comercio y transporte con que aprovechaban el tiempo muerto; los pescadores se dedicarán a faenas veraniegas, entre ellas la pesca del congrio, y a equiparse de aparejos y sal para la próxima campaña.

El apogeo de la actividad salazonera en Galicia, a partir de fines del siglo XIV no es un fenómeno aislado ni original. Se inscribe dentro de una etapa de despegue a gran escala de otras regiones pesqueras, despegue estrechamente dependiente, como veremos en un apartado que sigue, de las disponibilidades de sal. El desarrollo de las pesquerías gallegas siguió en muy pocos años al de las suecas de Escania, que se inicia en 1370 y conoce su gran etapa de expansión por el mar del Norte y el Canal a finales del XIV y principios del XV; de la misma fecha arrancan también las pesquerías noruegas, especialmente la industria bacaladera de Bergen (172), las flotillas de pesca bretonas en aguas de Cornwall (173), la gran industria del arenque normando (174).

Si estas pesquerías nórdicas fueron unos competidores que les cerraron casi por completo las salidas comerciales en el Atlántico, los salazoneros gallegos tuvieron a su favor dos grandes bazas: una de ellas fue el que la actividad pesquera se vio libre de los azares y agresiones que para los otros significó el continuo estado de guerra en sus aguas; la otra fue el tener la parte del león en los puertos mediterráneos cuyo potencial de demanda, aunque compartido también con portugueses y andaluces, aprovecharon a fondo.

Se plantea, para acabar, una última cuestión: la posible deuda que la industria de salazón y secado de Galicia pueda tener con otras regiones de dedicación similar y mayor tradición. Es difícil, en una industria tan básica y que tiene tan poco margen para innovaciones, distinguir bien entre los préstamos y las coincidencias: el hecho es que la sardina gallega se manipula y embala de la misma manera que la sardina y el arenque bretones (175), y que el «hareng caqué» de todo el Mar del Norte, cuyas técnicas de salazón y ahumado describe Mollat, atribuyendo su introducción, sin mucha seguridad, a un brabanzón del siglo XIV (176). Antes de estas fechas, sólo tenemos, sobre técnicas concretas, alusiones a secado y a una salazón que, desde el momento en que tiene como subproducto el sain, implica algún modo de prensado. Aparte de esto, nada que nos acerque a un conocimiento más detallado de los procedimientos y que nos permita tener un elemento de comparación con los de otros países. Toda la información que tenemos arranca, precisamente, de ese hito cronológico situado en las últimas décadas del XIV, y la mayor parte de ella es de los siglos XV y XVI.

Contamos, sin embargo, para ese período de oscuridad, con importantes elementos que se introducen en la primitiva vida pesquera de la costa. Uno de ellos es la colonización monástica. ¿Cuántos de estos monjes procedían de otras regiones marineras o tenían una ciencia y una experiencia que aplicaron en las pesquerías de sus granjas? El

(171) Sobre los movimientos de estos buques, v. en la parte II el cap. IV. 1. Cf., para el trayecto Coruña-Lisboa, un viaje del S. XIII cit. ALMAZAN en *Gallaecia Scand.*

(172) MOLLAT, *La trafic maritime du sel*, en «Etudes d'Histoire maritime», p. 709; TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, p. 92.

(173) TOUCHARD, *Op. cit.* p. 59.

(174) MOLLAT, *La pêche à Dieppe..., passim.*

(175) TOUCHARD, *Op. cit.*, p. 60.

(176) MOLLAT, *La pêche à Dieppe...* pp. 8 ss.

otro es la existencia, previa al despertar de la costa gallega, del puerto asturiano de Avilés, escala y colonia de unos «francos» que, introducidos en su incipiente comercio, no deben de haber sido ajenos tampoco a la industria salazonera asturiana (177), que pudo, de esta forma, haber irradiado sus influencias hasta Galicia. Finalmente, esos pescadores portugueses que hemos visto en aguas gallegas desde fecha tan temprana, y que además eran los dueños de la sal y por lo tanto de la iniciativa, no deben ser pasados por alto de cara a una posible transmisión de técnicas. Profundizar más en esta investigación sería muy probablemente infructuoso y en cualquier caso una larga tarea que no se puede emprender aquí. Basta con plantearnos las hipótesis teniendo siempre en cuenta que lo más probable es que, de todas formas, la técnica salazonera gallega sea una creación autóctona y coincidente con las demás.

2) *LA SAL: UNA IMPORTACION VITAL*

A las necesidades normales de sal para su propia alimentación, Galicia unía un capítulo extraordinario de consumo, con su importante industria pesquera y la preparación de cueros para la exportación, que hacían de ella una fuerte consumidora de sal dentro de la Europa atlántica.

Todos los años, en los meses de Septiembre a Febrero, los puertos pesqueros desarrollaban una actividad febril salando las grandes cantidades de pescado —especialmente sardina— que se cogía y que había que preparar inmediatamente para su envasado y exportación. La masa de sal que se necesitaba para esto era enorme. Las rentas de los alfolíes gallegos en el siglo XV eran las más elevadas de todos los de la Corona de Castilla (178), y todavía en 1582, solamente la villa de Pontevedra gastaba en sal, en los cuatro meses de campaña, más de 12.000 ducados (179).

También todas las actividades que giraban en torno al ganado, especialmente la de curtidos, necesitaban sal. Sal gruesa para conservar los «coiros verdes», que se exportaban sin curtir. «Sal de compás», con ácido sulfúrico y sosa, que utilizaban los «correei-

(177) Cf. I. RUIZ DE LA PEÑA, *Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana (Siglos XIII y XIV)*, en «Boletín I.D.E.A. n.º 60, p. 105 ss.; E. BENITO RUANO, *El desarrollo urbano de Asturias en la Edad Media. Ciudades y «polas»*, en «Boletín I.D.E.A. n.º 69 (Enero/Abril 1970), p. 174 ss. y J. URIA RIU, *Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la Edad Media (Siglos XIII al XVII*. en «Boletín I.D.E.A., 62 (1967), p. 243.

(178) Cifras de arrendamientos globales de los alfolíes gallegos:

Período	*Precio anual*
1415-1418	523.679 mrs.
1427-1430	727.884 *
1431-1436	927.319 *
1438-1442	874.623
1446-1450	1.025.372
1451-1456	675.000
1457-1466	750.000
1468	406.682

* Incluido Ribadeo y Navia

(AGS. E.M.R., Leg. 1-93, en LADERO, *La Hacienda real...*, p. 180. Es instructivo comparar estas cifras, por ejemplo, con los 29.000 mrs. de los alfolíes de Santander para el período 1455-56 y con las máximas de 243.689 que alcanzan los de Avilés en el período 1439-43 *(Ibid.)*. Calculando por las tarifas vigentes en el Cuaderno para el período de 1451-56, los arrendadores tendrían que vender por lo menos 33.750 fanegas toledanas, a 20 mrs. la fanega, para cerrar el ejercicio sin pérdidas.

(179) *Documentos... para la Historia de Pontevedra*, III, p. 889.

ros», guarnicioneros, zapateros (180). Como la obtención de cuero dependía de la matanza de reses de carne, también éstas necesitaban ser saladas. El otoño, época de pesca y matanzas, era el periodo culminante del consumo de sal en Galicia, y había que preocuparse del abastecimiento en la segunda mitad del verano, la mejor época de las cosechas salineras.

La producción local era muy escasa. La mayoría estaba concentrada, tal vez por condicionantes climáticos, tal vez porque era allí donde se concentraba a su vez la actividad pesquera (181), en la ría de Arosa, especialmente en la península del Salnés. La actividad era tan característica de la comarca que daba su nombre —*Territorium Saliniense*— a la circunscripción a la que pertenecía. Había salinas marinas en Dena, Noalla, Nogueira, Villalonga (182), Ucha, todo el sector de costa entre «Plataneto» y La Lanzada (183), cuya posesión y explotación se disputaban nobles laicos, monasterios y los vecinos de las localidades próximas. Pequeñas instalaciones que necesitaban poca gente, seguramente estaban, como en Bretaña (184), en manos de gentes de la costa que tenían la iniciativa de su explotación, aunque esta iniciativa estuviera posteriormente encauzada y aprovechada por los señores. Sobre la zona del Salnés apenas hay noticias después del siglo X; en el XIII, hay alguna información aislada sobre salinas explotadas en otros lugares de la costa, como las que el obispo de Mondoñedo tenía concedidas en la costa norte de Lugo en 1289 (185) y las que en 1296 explotaban los foreros del monasterio de Monfero en la granja de «Ouano», cerca de Puentedeume (186). De la grave penuria de sal da testimonio el hecho de que el monasterio de Sobrado, pasablemente bien comunicado con la costa, haya preferido adquirir, entre 1179 y 1183, tres yacimientos salinos en la alejada zona de Villafáfila, en el interior de Zamora, aunque poco después los haya complementado con alguna pequeña explotación en la ría de Betanzos (187).

Las salinas de Galicia no eran yacimientos naturales, sino pozas y estanques hechos para aprovechar la sal marina a costa de mucho trabajo y poco resultado. La temporada era breve, en los meses de mayor insolación («des dia de Santa Maria d'Agosto atra dia de Santa Maria de Setembre») y los rendimientos no debían de ser muy grandes. Aunque ayudaron a iniciar una pequeña industria salazonera, desaparecieron al implantarse rígidamente el sistema de alfolíes para el litoral castellano-leonés.

(180) BRAG-CDH, I, n.º 112.

(181) En la *Historia Compostelana* y el estudio que hace sobre ella Mollat en *Notes sur la vie maritime...* se resalta la especial dedicación marinera de los hombres de Arosa, siempre dentro de la pobre imagen de los gallegos como hombres de mar que da esta fuente.

(182) AHUS, *S. Martín Pinario*, cit. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* II, p. 347.

(183) Documentos de 886, 929, 956 sobre las salinas confiscadas a Hermenegildo Pérez, las hechas por los monjes de S. Ciprián de Calogo en Ucha y las que se disputan el conde Pelayo y la reina Aragonta con los vecinos de varias localidades del Salnés, en M.R. GARCIA ALVAREZ, *Catálogo de documentos reales...* nºs 72, 229 y 321. V. también la donación a Osera de las salinas de La Lanzada hecha por Fernando II en 1164 y confirmada por Alfonso IX (AHN. *Tumbo Osera*, f. 13 v., en J. GONZALEZ, *Regesta de Fernando II*, Madrid, 1943, p. 382).

(184) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, pp. 10 ss.

(185) AHN. *Tumbo Mondoñedo*, cit. SANCHEZ BELDA, *Catálogo...*, n.º 863.

(186) El monasterio da en foro esta granja a Vasco Pérez de Leyro, «fillo de Don Pedro Perez e de Dona Tareyga», y parte de la renta se va a pagar en «oyto moyos de sal pella taega da Crunna... des dia de Santa María d'Agosto atra dia de Santa María de Setembre no porto da Pontedeume» (MARTINEZ SALAZAR, *Docs. gallegos...*, p. 97).

(187) PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, p. 181.

Es dudoso que se siguieran explotando siquiera clandestinamente: la legislación era durísima —«quela pierda et demas que muera por ello (188)»—, la sal del alfolí no era un producto prohibitivo, y la que se podía sustraer de estas pozas, insignificante y poco rentable para tantos obstáculos. La obtención clandestina era además prácticamente imposible porque estas salinas marinas a cielo abierto exigen un cuidado tan constante y minucioso como un cultivo de huerta (189); si tras la prohibición se habían abandonado, como es de suponer, «morirían» al poco tiempo y serían totalmente inaprovechables.

* * *

Galicia dependía, pues, totalmente de las importaciones del extranjero y, como todas las regiones del área atlántica, se abastecía dentro de ésta. Si intentamos establecer una cronología de sus sucesivas fuentes de aprovisionamiento, podremos ver cómo a la duración en el tiempo corresponde una expansión en el espacio: en los primeros momentos Galicia se arreglará con la producción de los territorios más cercanos; más adelante, al ir a la vez aumentando su demanda y apareciendo nuevos centros de oferta, irá ensanchando su radio de búsqueda, hasta terminar —por fin— abasteciéndose de sal nacional en las lejanas salinas andaluzas, al filo del 1500, sin abandonar por ello casi nunca los centros de abastecimiento más antiguos y cercanos.

a/ *La época altomedieval*

Ya entonces la producción propia tenía que ser insuficiente. Es muy probable que, al menos para el Sur de Galicia, significasen una ayuda las salinas del Norte del *Comitatus Portugalensis*, que seguramente ya se explotaban. Se debía de recurrir también al transporte por tierra o en navegación de cabotaje desde yacimientos naturales de tierras castellano-leonesas como Villafáfila, Cabezón y Añana, y obtener todo lo que pudieran de los navíos forasteros que se acercasen a los puertos, y que podían transportarla desde la costa francesa.

b/ *Desde la repoblación costera hasta el despegue de los grandes centros: segunda mitad S. XII-último cuarto S. XIV*

Ya tenemos una información indirecta bastante fiable para este período, en que Galicia empieza a abastecerse «industrialmente» de sal. Abastecimiento de corto radio desde el Norte de Portugal, por rutas marítimas y terrestres, y también, por mar, de la

(188) Cortes de Palencia de 1313, refiriéndose a la sal de compás, en *Cortes*, I, 225. Sin embargo, en las ordenanzas nuevas de Pontevedra de 1496 se dispone «que qualquier persona que no for veziño desta dita villa non poda facer sal en a dita villa nin en sua jurdiçion so aquellas penas hordenadas antiguamente» (*Documentos...Pontevedra*, I, 228). La lectura es ambigua: podría ser «salga». De estar correcta implicaría que los vecinos sí podían hacerla.

(189) Resulta muy interesante, para conocer al detalle las características y vicisitudes de las salinas de tipo atlántico —al que sin duda pertenecían las gallegas— la lectura del opúsculo de Emile BOUTIN y Marc GUITTENY, *Le sel breton*, s.l., éd. du Vieux Chouan, 1983, obrita de divulgación con un valioso aparato gráfico y una clara y detallada exposición de las técnicas salineras tradicionales y su desarrollo histórico.

costa francesa. Cantidades moderadas, que cubren las necesidades normales de cualquier región de urbanización incipiente, amén de las de una industria de cueros y salazón ya iniciada antes del desarrollo de las poblaciones y que realiza una modesta exportación.

Por su cercanía geografía, por su comunidad política hasta 1143, Portugal fue el abastecedor tradicional de sal a Galicia, desde tiempos muy remotos. La situación que José Marques muestra a fines del S. XV (190) no debió de ser muy diferente desde antes de 1143: un tráfico al por menor, muy activo, en gran parte por tierra, entre Galicia y la multitud de pequeñas salinas tan cercanas a la frontera miñota, en las foces de los ríos entre Douro y Minho: Caminha, Fão, Esposende, Vila do Conde... Estas salinas están explotadas por lo menos desde el siglo XII (191), y seguramente los contactos que hemos visto con los pescadores portugueses no deben haber sido ajenos a su transporte, aunque parece importante la ruta de tierra por Tuy (192).

En cuanto a Francia —nos referimos en concreto a la costa de Gascuña y Poitou—, la temprana presencia de bayoneses y rocheleses en la costa gallega tuvo que haber sido un factor activo en el suministro de sal (193). La región de Saintonge (Marennes, Brouage) en particular era zona de aprovisionamiento internacional y muy frecuentada por naves de la Castilla del Norte, especialmente de las Cuatro Villas, a fines del siglo XIII y principios del XIV (194). Llevada a Galicia por los franceses o por otros intermediarios, la sal entraba ya por mar en este período, como podemos ver por el papel de los puertos como puntos de recepción del producto (195). Sin embargo, y como indicio de que el aprovisionamiento seguía sin ser fácil ni abundante, tenemos la ya citada concesión de 1289 al obispo de Mondoñedo para hacer salinas en Ribadeo, un lugar con muy pocas condiciones para esta industria.

Casi a beneficio de inventario no podemos omitir, para este período, la mención de unas minas de sal gema de importancia capital, que tuvieron su apogeo en el siglo XII: las de Lüneburg, en Sajonia, unidas por la *Altersalzstrasse* al puerto de Lübeck. Desde allí la sal se exporta no sólo al Báltico y Mar del Norte, sino, y esto es lo que nos importa, al propio Golfo de Gascuña y tal vez más acá. En el siglo XIV su cobertura de la demanda había disminuido de tal forma, que el Norte de Alemania se volverá, a su vez, hacia Bretaña y Portugal cuando se aumenten los cultivos salineros en estos países (196). Pero mientras la sal de Lüneburg circuló hacia el Sur, es muy probable que

(190) MARQUES, J. *Relações económicas...*, pp. 27 ss.

(191) ALMEIDA, *Arquitectura románica...* I, pp. 129-134. y fueros Tuy 1170.

(192) Cf. el fuero de 1170 en PORTELA, *Region Obispado Tuy*, 172-173.

(193) Bayonne, en concreto, ya exportaba sal en esa época. Cf. UBBO EMMIUS, *Rer. Fris. Hist.*, p. 356, cit. por GAILLARD, *Etude sur le mouvement...* p. 144, y BERG, *Geschichte des Hansisches Baienhandels*, II, p. 499 n. 7.

(194) Cf. RYMER, *Foedera*, I[4], p. 102, sobre los abusos del Senescal de Saintonge, que en 1317 juega arbitrariamente con los precios de la sal en época de carestía, cobrando derechos abusivos a los mercaderes, y sobre las represalias de los marinos castellanos contra esta zona (*Ibid.*, pp. 126-127).

(195) Cf. las costumbres de Padrón, Noya y Pontevedra, ya citadas; las de Muros, de 1229, en que se especifica que las entradas de sal pagan diezmos, es decir, que llegan por mar del extranjero (*Fueros...*, 529) y la situación similar en La Coruña, centro de descarga prioritario donde también la sal se desembarca pagando derechos de aduana (AM Coruña, *Privilegios* I/5, y BRAG-CDH, I, n.º XXXV) a partir de 1255.

(196) LOPEZ, R.S. *La révolution commerciale dans l'Europe médiévale*, Paris 1974, p. 166; DOLLINGER, Ph. *La Hanse*, Paris 1964, p. 273.

al menos en parte haya llegado hasta la costa noroccidental del reino de León. Galicia, según las corrientes y avatares de este tráfico y como complemento a su abastecimiento en Portugal, se habrá aprovisionado de ella alguna vez, bien desde Brujas, uno de los principales centros de distribución, o desde puntos del Golfo de Gascuña que la recibían. Seguramente los navegantes cántabros y gascones habrán sido, una vez más, los intermediarios en este tráfico, hasta que los gallegos pusieran en el mar su propia flota.

c/ *El gran período de la Bahía y Portugal: ca. 1370-ca. 1500*

Hacia el año 1370 se inició el despegue a escala internacional de las salinas que se explotaban en el litoral de la Bahía de Bourgneuf y de la región de Guérande, en el ducado de Bretaña y cerca del estuario del Loire (197). Por las mismas fechas, Portugal empezaba a su vez a comercializar en masa su ya antigua pero modesta producción salinera en Aveiro y Setúbal (198).

La repercusión que esto tuvo sobre la economía gallega fue decisiva. Probablemente hasta entonces su industria de salazón había estado comprimida no por falta de mercados, sino por la de sal abundante y barata que le permitiese satisfacer la demanda explotando su riqueza pesquera. Es significativo el hecho de que en la década siguiente, en 1380 o tal vez antes, el pescado gallego rebase el Estrecho de Gibraltar e irrumpa en los excelentes mercados del Mediterráneo. Gracias a la sal portuguesa y bretona, Galicia obtendrá a lo largo del siglo XV el monopolio virtual de este tráfico (199). Pero la gran expansión de la Bahía no hizo perder a la costa gascona su clientela gallega: muy a finales del XV son también frecuentes las menciones a suministro en «Francia», que en este momento significaba sobre todo la zona de Brouage (200). Sigue también, muy activo, el tráfico de corto radio desde el Norte de Portugal (201).

d/ *De 1500 en adelante*

En este período se introduce una novedad: la aparición en Galicia de la sal andaluza. Salinas de señorío, situadas las principales en el Puerto de Santa María, San Fernando y Sanlúcar, estaban al margen del sistema de alfolíes (202). Aparte de que casi toda su producción estaba orientada hacia Génova y eventualmente los Países Bajos, no adquieren importancia hasta la última década del siglo XV (203). Es por esos años cuando empiezan a registrarse en los archivos andaluces algunos envíos hacia la costa cantábrica, aunque no a Galicia, si exceptuamos el caso de la nao que iba con sal

(197) Sobre el comercio de sal en la Bahía, v. BOUTIN/GUITTENY, *Le sel breton*, cit., y TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, esp. cap. I. En 1380, precisamente, el impuesto del «quart de sel» (25%) sobre las salinas francesas de Poitou y Saintonge desvía el tráfico extranjero hacia Bretaña, donde la fiscalidad es mucho más ligera (TOUCHARD *Op. cit.*, 8). De ahí un extraordinario aumento de la actividad salinera en esa región.

(198) RAU, Virgínia, *Rumos e vicissitudes do comércio do sal português nos séculos XIV a XVIII*, en «Estudos de História» I, pp. 175-202; MARQUES, *Relações económicas...*, p. 28.

(199) V. en la parte II los capítulos II 2) b. y III 1), para más detalles.

(200) 1483: los de Padrón «yvan por la sal a Portogal o a Françia» (AGS-RGS X-2483,293); en 1486, Vasco de Veiga, de Muros, va a «Francia» por sal (*Ibid.*-XII-1486,192); llega sal a La Coruña en 1479 en una carabela de St.-Jean-de-Luz (*Ibid.* VIII-1479,47).

(201) MARQUES, *Op. cit.*, pp. 27-30.

(202) LADERO, *La Hacienda real...*, pp. 170, 181.

(203) OTTE, E. *El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media*, «Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio», Sevilla, 1982, p. 218.

camino de Flandes y que, entrando de arribada en La Coruña, fue detenida allí en 1508 (204).

Un año después de este episodio, en 1509, Johan Fernandez da Ucha, mercader de Pontevedra, fleta un navío de Arnemuiden para ir a cargar sal al Puerto de Santa María «a donde mas probecho e mas barato lo allare de dentro de la baya de Calez (205)». Hay pocos datos y menos cifras sobre esta importación de sal andaluza por los puertos de Galicia y del Cantábrico, pero el descenso de los costos y la regularidad del suministro tienen que haber mejorado sensiblemente. De estas fechas arranca la «edad de oro» de las cofradías de mareantes de las Rías Bajas.

Aun así, tampoco entonces se abandonaron los antiguos centros de suministro. Contribuirían seguramente a ello por una parte los derechos adquiridos y los intereses creados de los arrendadores de alfolíes y por otra la necesidad de sostener unos intercambios bilaterales con los países productores. Acusó bastante el golpe, sin embargo, la zona de Marennes, en Poitou, una de las más frecuentadas antes por los castellanos y que en 1508 registra una ausencia casi total de ellos (206).

No siempre conocemos bien el valor que esta sal extranjera tenía, como moneda de intercambio con Galicia, para los países productores. En el caso de Bretaña había indudablemente unos mercados complementarios al vino, bien documentados y que veremos al tratar del comercio con este Ducado. No está muy claro en cambio el caso de la costa francesa, a donde vemos llevar en ocasiones dinero contante y armas (207), y tampoco presentan un perfil muy neto los variados y heterogéneos intercambios con los portugueses: pescado y madera, cereal... en las salinas meridionales, donde varios indicios hacen suponer que la sal se pagaba en dinero contante y que los cargamentos de ida tenían que venderse antes en donde fuera y convertirse en numerario, en lugar de operar por trueque y compensación (208).

* * *

Al ser la sal un artículo de primerísima necesidad y que en gran medida había que importar de reinos extranjeros, su tráfico se convirtió en una cuestión de Estado. Controlado muy de cerca por la realeza, su cronología, desde el punto de vista interno, se desarrolla a lo largo de dos grandes etapas, divididas por la fecha de 1338, año en que la sal se convirtió en monopolio de la Corona (209).

---

(204) A.P. Sevilla, XV. 1508, 2.º f. 800 (27/11/1508), *Ibid.*, nota 131.

(205) AHPPO. Munic. IV-D. Restos protocolo 1509, s/fol.

(206) FAVREAU, Robert, *Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen-Age*. «Bull. Philologique et Historique», 1 (1966), pp. 185-223.

(207) Un mercader de Muros lleva armas por valor de 50.000 mrs. y cuenta hacer negocio por otros 50.000 (AGS-RGS-XII-1487, 192).

(208) En 1382, Martín da Mariña, que va a Setúbal con un «baixel», vende antes en Lisboa el cargamento que llevaba (*Descobrimentos Portugueses* I-sup. p. 303). En 1482 los portugueses ponen trabas a los gallegos, no dejándoles sacar grano. No les pueden impedir que se lleven sal, pero les hacen muy mal cambio: un real de plata a 25 mrs., que ellos cambian a 41 cuando van a comprar a Galicia (Cuadernos de agravios de los procuradores de Galicia, en *Fueros*, 717-718).

(209) Es fundamental conocer el magistral trabajo de I. GONZALEZ GARCIA y J.I. RUIZ DE LA PEÑA, *La economía salinera en la Asturias medieval* «Asturiensia Medievalia», I (1972), pp. 11-154, válido no sólo para el ámbito asturiano —que presenta notables paralelismos con el gallego— sino para todo el territorio que se rige por el sistema de alfolíes.

a/ *El comercio libre*

Considerada como un artículo más de importación, sujeta al pago de los acostumbrados derechos de tránsito —portazgos, diezmos de la mar (210)— su compra y abastecimiento estaba abandonada a la iniciativa particular: mercaderes poseedores de buques que la iban a buscar, mercaderes sedentarios que recibían la que llevaban los navíos extranjeros y la revendían, tal vez los propios pescadores cuando se acercaban con sus barcos a las salinas portuguesas. Sin embargo, su circulación estaba ya sujeta a controles bastante estrictos. No podía ser desembarcada en cualquier puerto, sino en aquellos que tenían la exclusiva de su descarga por privilegio real, y que la distribuían y vendían a otros lugares (211). El contrabando estaba duramente penalizado y se procedía a registros regulares en las casas de los mercaderes sospechosos o que almacenaban sal regularmente (212). El término de «alfolí» se usaba ya para designar las bodegas y almacenes donde se guardaba (213), pero no tenía el sentido administrativo que adquirió en la etapa siguiente.

b/ *El Ordenamiento de 1338: el sistema de alfolíes*

El Ordenamiento sobre la renta de la sal promulgado por Alfonso XI en 1338 (214) se tradujo, para la Marisma de Castilla, en un nuevo régimen de sus importaciones por mar. La sal desapareció de entre las mercancías de libre importación para convertirse en un monopolio real, canalizado a través de unos estancos —los alfolíes— situados en determinados puertos. En Galicia, los privilegiados de la primera hora fueron Santa Marta, La Coruña, Vivero y Bayona, quedando Ribadeo, también con alfolí, al otro lado de la frontera fiscal con Asturias. Su explotación y tenencia se convirtió en una renta arrendada, que examinaremos un poco más adelante.

La sal fue ahora más severamente controlada que nunca (215). Se puso tasa a los

(210) En Muros, a partir de 1229, el arzobispo «... recabda las diesmas de todos los navios que venieren cargados... de sal...» (*Fueros*, 529). En 1300, D.ª María de Molina concede a Sobrado 40 moyos de sal anuales de los que le correspondían en los diezmos del puerto de La Coruña (BRAG-CDH I, n.º XXXV); en 1331, Alfonso XI confirma dicha donación, dirigiéndose a los diezmeros de La Coruña para que se cumpla (AHN. Clero, Sobrado, 544/21); pero la confirmación siguiente, posterior al Ordenamiento, va dirigida ya al encargado del alfolí (*Ibid.* 547/21).

(211) En 1255, Alfonso X concede a La Coruña el privilegio para su descarga: «que ayan sal pora siempre jamas e que lo vendan e fagan della assi cuemo ellos entendieren que sera pro dellos e de su villa. E mando que las barcas y los navios que hy quisieren aportar con sal, que vengan salvos y seguros, pagando sos derechos cuemo deben. Otrossi mando e defiendo que ninguna barca nin nauio grande nin pequenno non sea osado de aportar en Betanzos con sal, e quando los de Betanzos quisieren comprar sal de los de la Crunna, comprenlo e aduganlo a su villa por tierra, dando todavia sus derechos en la Crunna e o los ovieran a dar, e los de la Crunna vendan la sal a los de Betanzos cuemo a los otros de la tierra, e non les fagan hy otra escatima...» (AM Coruña, *Privilegios* I/5).

(212) Cortes de Madrid, 1339: «vos pedimos merçet, sennor, que tengades por bien que non se faga este escodrinno en la manera que se faze; e que se faga en la manera que se fizo en tienpo del Rey don Alfonso [X] e del Rey don Sancho [IV] (*Cortes*, I, 471).

(213) Cortes de Palencia, 1313: «Otrossi que ninguno non faga bodega nin alfoly de la sal de compasso...» (*Cortes*, I, 225).

(214) AGS. Diversos de Castilla, Lib. 6, docs. 20 y 29.

(215) Cf. nota 212: en las Cortes se protesta contra los nuevos y más duros registros domiciliarios, que a pesar de todo no impiden el contrabando de sal del extranjero. V. también Cortes de Alcalá de 1348 (*Cortes* I, 601).

precios, y se previó, ya entonces, la eventual incapacidad de los arrendadores para cargar ellos solos con la responsabilidad del suministro (216). El comercio de sal quedó de hecho en manos de cualesquier mercaderes de la localidad que tuvieran los medios de traerla, siempre que la vendiesen al precio oficial y pagasen al alfolinero unos «derechos de alfolinar». En Galicia, la ordenación primitiva debió muy pronto de quedarse pequeña para el gran consumo de sal de la región. Los alfolineros no daban abasto y, pese a la previsión real arriba mencionada, los particulares se retraían de ir a buscarla, tal vez porque los alfolineros los tenían asustados con un supuesto castigo regio (217). Es cierto que los reyes, en principio, no eran muy partidarios de estos abastecimientos al margen del alfolí: la sal se encarecía y los arrendadores se abandonaban. Así, en 1351 y ante las quejas de los concejos por la carestía de sal, Pedro I insiste sobre todo en que los arrendadores tengan los alfolíes bien abastecidos, so pena de castigos, y pasa por alto la solicitud de autorización para que los mercaderes la vayan a buscar por su cuenta (218).

El mecanismo general del arrendamiento de los alfolíes no se diferenciaba básicamente de cualquiera de las otras rentas reales que se administraban en estas condiciones; sus arrendadores —«arrendadores», «fieles», «alfolineros»— eran con frecuencia las mismas personas que llevaban las alcabalas, los diezmos de la mar, etc., impuestos que estudiaremos en el capítulo dedicado a la fiscalidad (219). Por ello nos detendremos aquí solamente en los aspectos específicos del abastecimiento y tráfico de la sal.

Sobre las condiciones de estos arrendamientos tenemos un solo cuaderno: el redactado en Portillo a 10 de Febrero de 1452, para el período 1451-1456 (220). No es aventurado suponer que, salvo ligeras variantes, es muy parecido a los anteriores, tal como sucede en el caso del que se conserva para los diezmos de la mar, y que, al igual que éste, sirvió de patrón y modelo definitivo. Para esta fecha vemos cómo habían proliferado los alfolíes desde 1338: los había en la ciudad de Tuy, importante plaza colectora de las rutas salineras del Norte de Portugal; en las realengas de Bayona, La Coruña y Betanzos; en Ribadeo y Vivero, que formaban un partido fiscal *sui generis* y, finalmente, en las villas pesqueras del Arzobispo: Pontevedra, Padrón, Noya y Muros. Aparte de estos puntos obligados, el arrendador mayor estaba facultado para abrir

(216) Cortes de Toro 1371, cap. 34: «en tiempo del Rey don Alfonso nuestro padre,... que tomara para si los alfolis dela sal...e... que fiziera ordenación... que si los arrendadores... non los podiesen conplir nin fornesçer, que los mercadores que troxiesen sal a las dichas villas e quelo podiesen vender por el dicho preçio que era puesto, e que pagasen çierta quantia por cada vegada a los dichos alfolineros» (*Cortes*, II, 216).

(217) Cortes de Valladolid 1351: «Alo que me pedieron por merçed en rrazon de los dapnos que los conçeios... de las marismas de Castiella e de Leon e de Galizia e de Asturias... dizen que an rresçebido e resçiben por la muy grant mengua dela sal que non ouieron nin an nin la ay otrossi en los alfolis, e quelos mercadores non se atreuen a la yr conprar a otrs partes reçelando que gela mandaré tomar: e que mande bastecer de sal los alfolis sobredichos.. o que dé lugar a los mercadores quela vayan conprar a otras partes, la que ouieren menester para su mantenimiento... (*Cortes*, II, 42).

(218) «...mando que los arrendadores e rrecabdadores delas salinas que bastezcan e cunplan los alfoliis en guisa que ayan las gentes abondamiento de sal a aquel preçio que se contienen en el ordenamiento que el Rey mio padre fizo en esta razón, e si lo asi non fizieren, faganmelo saber e yo porné y tal escarmiento porque se faga e se cunpla en la manera que dicha es» *(Ibid., loc. cit.)*.

(219) Cap. VI, 2).

(220) AGS. Diversos de Castilla, libro 6, doc. 14 (125).

nuevos alfolíes según fueran haciendo falta: hacia fines del siglo XV estaban abiertos los de Finisterre, Cee y Muxía (221), el de Bañobre, en la ría de Betanzos, por lo menos desde 1480 (222) y el de Santa Marta de Ortigueira, abierto en 1338, cerrado luego y vuelto a recuperar (223). También en la ría de Arosa, concretamente en Villanueva y otros puntos, de existencia accidentada y muy dependientes, como vimos atrás, de la buena voluntad de los arrendadores de Padrón (224). Esta no es una lista cerrada, y seguramente muchos pequeños alfolíes, que surgían al ritmo de las necesidades salazoneras, irán apareciendo todavía al azar de la documentación.

Los arrendadores se hacían cargo de la renta «a toda su aventura», por la cantidad en que la habían arrendado, cargando con todas las eventuales pérdidas que les pudiera acarrear el mal tiempo, la guerra o cualquier otra circunstancia, y embolsándose las ganancias en caso contrario (225). Esto les obligaba a actuar con una prudencia que a veces llegaba al «desguarnecimiento» del alfolí, cuando, por problemas con Portugal o Francia, había peligro de que los barcos fuesen apresados en alta mar, o cuando un verano lluvioso ocasionaba una mala cosecha y echaba a perder la sal almacenada sin protección suficiente. No les interesaba que los particulares se hiciesen cargo del suministro, aun pagándoles los derechos de «alfolinar», y el resultado eran esas carestías repentinas que creaban tensiones en los concejos (226).

Tanto en el Ordenamiento de 1338 como en el Cuaderno gallego de 1452 se fijaban medidas y precios. El Cuaderno de 1452 imponía el uso de la nueva fanega de Avila, a 24 mrs. y 4 cornados, si bien estaba prevista la continuidad de la antigua fanega toledana, más corta (20 mrs.), cuya diferencia había que hacer constar en el acuerdo entre el Concejo y los arrendadores (227). Esta medida toledana seguía en uso por lo menos en Padrón (¿y en todo el señorío arzobispal?) en los 1480's, traducida al sistema métrico gallego de moyos y rapadas (228). La unidad básica de la sal era, pues, el moyo, subdividido en 4 «quarteiros», u 8 cargas de acémilas, o un número variable de rapadas (229).

En cuanto a los precios, si en teoría y por ley deberían ajustarse a lo fijado en el cuaderno que se entregaba al arrendador, en la práctica podían ser modificados por éste o por el señor de la tierra, que frecuentemente lo era del fiel o alfolinero que llevaba

(221) AGS-RGS-I-1491, 198; II-1494, 354; IV-1495, 402.

(222) AGS-RGS-V-1480, 235.

(223) AGS-RGS-III-1509, 3.

(224) Doc. publ. por LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, pp. 43-44.

(225) *Cuaderno Alfolíes Galicia*, cit. n. 220 cap. (1).

(226) Una de las peticiones que figuran en el cuaderno de agravios preparado en 1482 por los procuradores de Galicia es «que se fornesca los alfolis de sal y se dé las medidas de la dicha sal a los prescios que antyguamente valian e segund está por ley de quaderno» (*Fueros...*, p. 716).

(227) *Cuaderno Alfolíes Galicia*, cap. (3).

(228) «... el qual dicho moyo era de quarenta rapadas de sal de las que se usan en la casa del dicho alfoli, ques la rapada de la medida toledana...» (AGS-RGS-X-1483, 293). Probablemente era la misma que se usaba en todos los puertos del arzobispo, ya que las medidas padrón se fijaban en Santiago.

(229) Cf. nota anterior y *Fueros...*, p. 508: «... de cada carga de sal que se carregar para fuera, medio dinero, e do quarteiro do sal un dinero e del moyo quatro dineros».

directamente el despacho de la sal. Estos hombres elevaban los precios por su cuenta y cobraban también derechos abusivos a los mercaderes que la traían (230).

El control del tráfico y despacho de la sal era un eficaz medio de presión que señores y concejos, a través de sus fieles, no se privaron de aprovechar. Quien tenía la sal tenía la sartén por el mango, y unas posibilidades casi ilimitadas de apretarle los tornillos a quienes no podían prescindir de ella. Es característica, a este respecto, la actuación de los alfolineros de Finisterre —con el apoyo material y moral de toda la población— frente a los pescadores santanderinos, a quienes consideran unos intrusos, y a los que obligan a adquirir la sal en su alfolí a precio desventajoso (231), y también la conducta del arzobispo y los alfolineros de Padrón, que utilizan el alfolí como un arma en el conflicto, citado más atrás, con la Puebla del Deán (232).

Pero no sería justo presentar a los arrendadores del alfolí como a los eternos villanos del negocio. También ellos eran víctimas de muchos fraudes por parte de sus convecinos que, tras importar la sal y pagarles sus derechos, la revendían a peor medida y precios más altos (233). El contrabando, además, era descarado. En Pontevedra tomó tales dimensiones que en 1445 el arrendador y recaudador Pero López de Sahagún, desesperado, retira las denuncias contra el Concejo y vecinos por descarga fraudulenta en el puerto y ría de Pontevedra, con la débil protesta de «que dende aqui endeante que lle non furtasen sal alguno... e furtandollo que o juis e alcaldes e jurados fosen en sua ajuda e favor a que o él cobrase segundo que el rey manda por seu quaderno... (234)». En Tuy, especialmente, donde los vecinos tenían muchas facilidades para abastecerse por su cuenta en Portugal, tanto por mar como por tierra, debían de perder rentas de una forma habitual. El matute de la sal portuguesa se convirtió en un problema que rebasó el ámbito local. Sale a colación en un memorial a Juan II, escrito hacia 1429 (235); se repite en el cuaderno de alfolíes de 1452, donde se prohíbe expresamente a los

(230) Los arrendadores de los alfolíes de La Coruña, en 1489, cargan a los que traen la sal de fuera —vecinos y forasteros— 10 reales por moyo de derechos de «alfolinar», cuando se estaban cobrando 5 (AM Coruña, *Privilegios*, I/20).

(231) AGS-RGS-I-1491, 198.

(232) En 1483 los vecinos de la Puebla protestan ante el Consejo Real: «Otrosí quel alfolí de la sal de Padron fue syempre usado e guardado de tiempo ynmemorial a esta parte que de cada una rapada de sal se darían e pagarían dos pares de blancas por ella e mas medio cornado para el que medía la dicha una rapada de sal, e que quando los dichos alfolís non estauan forneçidos de sal, que los que yvan por la sal a Portogal o a Françia darían e pagarían de alfolí e derechos a los arrendadores e recaudadores del dicho alfolí setenta e çinco mrs. de moneda vieja e esto por cada moyo de sal que traen de fuera destos reynos...». El arzobispo les hace cobrar 45 mrs. por rapada, aunque le enseñen los albalaes de otros alfolíes con los precios correctos. Los Reyes ordenan que no se les cobre por rapada más que dos pares de blancas y medio cornado (AGS-RGS-X-1483, 293).

(233) Pontevedra, 1440: «Pero Cruu, Gonçalvo de Camoens, Juan Garcia Rouquo por sy e en nome de todos los outros seus consortes enno alfolí da dita vila, por palabra requeriron e frontaron a Pero Falcón, juis, e Garcia Goterres, alcalde, e Fernando Peres e Alonso Vasques e Estevoõ Cruu, jurados, que sacasen logo a pesquisa de quén vendera o sal por medida non justa o a mayores preçios do que el rey mandava e conferise as ditas medidas segundo que noso señor o arçebispo por sua carta enbiara mandar...» (AHPPO, *LCP*, f. 48 v.).

(234) *Ibid.*, f. 85 v.

(235) «que non consientan... que... entre sal de Portugal a donde no ha de entrar» (AGS. Div. Castilla, 4/35).

fronterizos esta práctica (236). Una provisión de 1505 se hace eco de las protestas de los arrendadores contra los particulares que van directamente a Portugal por sal, en lugar de cogerla en el alfolí de Tuy, y no sólo para su abastecimiento, sino para revenderla en toda la región del Bajo Miño (237). Si querían recuperar las elevadas cifras por las que tomaban el alfolí, los arrendadores no debían relajar la vigilancia ni un momento.

Aparte de esto, de sus ingresos había que deducir un pasivo —exenciones, pagos— que formaba también parte de la «aventura». Para empezar, estaban las quintaladas de los marineros, que podían meter, libres de derechos, uno o medio moyo por cabeza en su puerto de vecindad (238): imaginémonos los derechos que cobrarían los alfolineros de un barco pequeño con una tripulación numerosa, como era frecuente (239). Había que pagar también a hombres —descargadores, medidores— que lo sirviesen, y un alquiler por el alfolí al concejo o al señor de la villa, como estaba prescrito en el cuaderno (240); las exacciones e impuestos locales que recayesen sobre ellos como beneficiarios del alfolí, y, si se ocupaban ellos mismos del transporte por mar, los gastos del viaje, derechos de anclaje y «prancha» (241) y los diezmos de la mar como importadores, hasta que en 1452 la sal quedó exenta de ellos (242). Había que abonar igualmente los derechos de mayordomazgo —aunque a veces se detraían con cargo a los diezmos— y otros impuestos locales (243); pagar en especie, en ciertos puertos donde el concejo lo tenía así estipulado, a las personas que desempeñaban oficios administrativos del alfolí (244). Sobre todo esto gravitaban además los «salvados y situados» que,

(236) Capítulo (13).

(237) AGS-RGS-VI-1505, 29.

(238) *Documentos... para la Historia de Pontevedra*, II, 179; AM Coruña, *Privilegios*, IV/40.

(239) Padrón, 1483: «los marineros que la dicha sal traen de fuera de los dichos nuestros Regnos salvavan sus quintaladas lo qual asy siempre avia seydo usado e guardado..» (AGS-RGS-X-1483, 293). La Coruña, 1490: «que los marineros naturales e vesynos puedan descargar libre e desenbargadamente sus quintaladas segund syempre se uso e acostumbro syn pagar por ello derecho alguno..» (AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/22). Probablemente esto explica el éxito de navíos pequeños como el «baixel» en el tráfico de sal: con una tripulación convenientemente numerosa, se podía sacar limpio de impuestos casi todo el cargamento.

(240 *Cuaderno*, cap. (12).

(241) Padrón, 1437: el arzobispo recauda 6.000 mrs. «que los arrendadores del alfoly de la sal de... Padron nos han de dar... por la renta del anclaje e portaje de la sal del dicho alfoly e mediduras dél» (AHPPO, *LCP*, f. 9 v.).

(242) *Cuaderno de Alfolies de Galicia*, Cap. (2).

(243) Padrón, 1435: «Otrosí baixel que venier a esta Ria que traxiere sal, ha de aver el mayordomo dos moyos de sal e mas XL soldos. E desto ha de aver el Cabildo siete mrs. e dos quarteiros de sal. E destos dos moyos de sal e quarenta mrs. se an de descontar da diesma del Rey e del arçobispo. E esto han de pagar los baixeles que pasaren desde los tapoes de Agiino a Reyno acima hu quer que ellos descargaren, e vuestro mayordomo ha de penorar estos baxees por esta Renda hu quer que estovieren por su costa (AHDS, *Reg. B. y Rentas Mitra*, en *Fueros*, pp. 507-508). En la misma fecha, en Noya, «ha de aver el mayordomo el portaje de la sal que viene a la vila e que della sale asy por mar como por tierra de los que non son vezinos (*Ibid.*, 521). Impuestos municipales en Pontevedra, 1496: «Iten cada nao que vier a esta villa con sal una faneyga da prancha»(*Documentos.. para la Historia de Pontevedra*, I, 231).

(244) *Cuaderno de Alfolies de Galicia*, Cap. (9). De acuerdo con esta disposición, el escribano del diezmo y alfolí de La Coruña cobra una cantidad de sal (2 medidas) por cada navío que

si bien salían en últimos términos de las arcas reales, se tomaban como primera medida de las de los arrendadores, que luego hacían cuentas con los contadores del rey (245).

Los arrendadores y alfolineros tenían, pues, dos capítulos de ingresos: uno de ellos el derivado de los derechos sobre el tránsito de la sal y otro del producto de la venta de ésta a los consumidores.

* * *

El suministro de la sal dependía del transporte marítimo: un transporte de un tipo que entra plenamente en las nuevas concepciones de este medio de acarreo a partir de mediados del siglo XIV: el de mercancías voluminosas y de poco precio, consecuencia y factor a la vez del abaratamiento de los fletes y de la especialización de los transportistas en determinadas mercancías. Una ampliación del radio de relaciones mercantiles y un incremento de las flotas hicieron posible este intercambio de materias primas entre países de economías complementarias.

Hay que decir, para empezar, que el transporte de sal para su propio consumo no es apetecible para el patrón gallego, que generalmente tiene mercancías más interesantes que traer de sus viajes al extranjero, y al que raras veces falta trabajo como transportista por cuenta ajena. Es más lucrativo para ellos transportar sal de Ibiza a Génova por cuenta de terceros, que, por ejemplo, de la Bahía a Muros. Por otra parte, el transporte de sal no es un trabajo descansado. La preocupación angustiosa —sólo comparable a la actual dependencia de los productos petrolíferos— por el suministro de este artículo vital obliga a pasar por encima de estados de guerra, hostilidades y peligros de todo tipo, incluso a expensas de la propia hacienda del Reino (246). El tráfico se asegura, durante la mayor parte del tiempo, a base de cartas de seguro y salvoconductos; las agresiones a los navíos de la sal, incluso dentro de puertos, son frecuentes, y los gallegos se muestran reacios a dedicarse al transporte de una mercancía a la vez tan codiciada y tan poco rentable desde el punto de vista de los fletes. El mercader gallego, pues, no manda muchos barcos a buscar sal. La flota mercante, nunca demasiado numerosa, nunca desocupada, es indispensable para el acarreo del propio pescado, para el que aún tiene que fletar navíos de refuerzo. Sin embargo, la sal resulta algunas veces el mejor cargamento de retorno posible, especialmente en la zona de Gascuña y Bretaña, a

---

descarga, por su oficio (AGS-RGS-IX-1488, 52). Pese a alegar que «si por este poco de provecho que en él ay no fuese, ningun escrivano avria que lo quisiese servir» este «plus» le es suprimido por una provisión del Consejo de Hacienda de 1489 (AM Coruña, *Reales Cédulas*, I/18).

(245) Padrón, 1435: «Item avedes de aver en la dicha villa dos mill mrs. de moneda vieja que tenedes sytuados por previllegio e puesta por salvados, sennaladamente en la Renta del dicho alfoli, los quales mrs. el adelantado Pero Afan de Ribeyra dio en permutaçion e concanbio a la dicha vuestra iglesia por el lugar de Huegar que es en el Axarafe de Sivylla» (AHDS. *Reg. B. y R. Mitra*, f. 88 v.). Esta cantidad se le va a cobrar anualmente al alfolinero, con un poder del arzobispo (ACS. *Tumbo H*, f. 62 v.).

(246) Memorial presentado a Juan II en 1429: «Los diesmos e alfolíes de la mar de Gallisia e Asturias de Oviedo e Asturias de Santillana han valido e valen menos por cabsa de las dichas guerras de Françia e Ynglaterra» (AGS, D.C., 4/35, en LADERO, *La Hacienda...*, 342).

donde van a vender vino y cueros, o a donde, si la carestía de sal aprieta y los transportistas forasteros no asoman por los puertos, no hay más remedio que ir (247).

La resistencia a desplazarse en busca de sal es sin embargo patente, confiando, tanto gallegos como asturianos, en el servicio a domicilio, que estaba sujeto a interrupciones en tiempo de guerra (248).

Entre los escasos navíos gallegos individualizados que encontramos cargando en las regiones salineras, así como en la documentación de tipo general sobre el abastecimiento a los puertos, que se ha ido citando más arriba, llama la atención la relativamente alta proporción de «baixeles», pequeños veleros que no suelen tener mucho papel en otros aspectos del transporte a larga distancia, y que resulta sorprendente a primera vista en este contexto que parece pedir naves de gran capacidad. Puede que el favor de que gozan esté en relación con la exención de la «quintalada» que tenían los hombres de mar, y que les permitía sacar a precio de costo, en concepto de pacotilla, una parte del cargamento que, en una embarcación pequeña como ésta, podía ser interesante, ventaja de la que no disfrutaban con un transportista forastero. Los cargamentos que salen de Guérande en navíos gallegos, por ejemplo, son poco voluminosos: unos 20-28 moyos de cargazón por navío. Los hay que llevan 34, 60 y hasta 100, en una nao de La Coruña, pero son la excepción. Generalmente los más activos son los «vessels» gallegos y las «crayers» bretonas, embarcaciones pequeñas también (249). Si recordamos que la quintalada correspondiente a los tripulantes era medio moyo o un moyo por cabeza, y que el patrón y oficiales llevaban el doble, podemos calcular el ahorro que suponía ir a buscar la sal en un navío pequeño con una tripulación numerosa.

Sin embargo, y por lo que toca a Bretaña, predominan las flotas de la propia región exportadora. En cuanto a la sal portuguesa, los patrones y mercaderes del Norte de Portugal serán unos eficaces intermediarios entre Galicia y las salinas del Sur, aunque en éstas —tal vez porque les coge en el camino de vuelta desde el Mediterráneo— vemos a los gallegos acudir personalmente con mucha más regularidad que en otras partes (250).

Pero es en este tráfico en el que Galicia se sirve más que nunca de sus flotas auxiliares: los «tramps» prusianos, vascos, zelandeses, gente modesta que coge cualquier cosa con tal de mantener su nave y su economía a flote, y que tienen la ventaja adicional de un pabellón neutral para los tiempos de guerra. Fletados para la ocasión por los mercaderes gallegos, o vendiendo ellos mismos, durante una escala, la sal que acarrean en sus vagabundeos de puerto en puerto, van y vienen sobre las rutas de la

(247) En 1385, en Guérande, una nao y un «baixel» de La Coruña (ADLA B-2964); en Setúbal, en 1382, un «baixel» de Puentedeume, con un mercader de La Coruña (ATT. *Chanc. D. Fernando*, 1.3, f. 11 v., en DESCOBRIMENTOS, I, sup., p. 303). En 1486, Vasco de Veiga, de Muros, va por sal a Francia en una nao suya (AGS-RGS-XII-1487, 192).

(248) En 1476, en una de estas situaciones, se autoriza a los asturianos a ir por sal a Francia por su cuenta y riesgo, ya que ni los mercaderes y transportistas que se ocupan habitualmente del suministro quieren ir, «e asy mismo de los dichos regnos non osan venir los mercadores con la dicha sal» (AGS-RGS-V-1476, 366). V. también GONZALEZ, Isabel y RUIZ DE LA PEÑA, J. I. *La economía salinera en la Asturias medieval*, «Asturiensia Medievalia» 1 (1972), pp. 11-158.

(249) Cuentas de Guérande, 1385, ADLA, B-2964.

(250) V. *Infra*, pp. 549 ss., 666 ss.

Bahía, de Poitou, de Portugal y, a principios del siglo XVI, de Andalucía (251). Los propios bretones de regiones no salineras hacen también de intermediarios de la sal portuguesa, unas veces de grado y otras de fuerza (252).

Es posible que las disponibilidades de transporte influyeran bastante en las fechas de cargazón. Haciéndose las principales faenas de salazón a partir de Septiembre, y siendo el momento de la cosecha de la sal precisamente por esas fechas, los encargados del suministro se encontraban ante la alternativa de ir o mandar a buscar sal recién hecha, con el tiempo muy justo —y ya sabemos a qué imponderables estaba sujeto el «trato» con los países exportadores—, o coger, con más antelación, la sal de finales de la cosecha anterior, al precio elevado de fines de temporada y con la perspectiva de bastantes meses de almacenamiento hasta que se empezase a emplear en grandes cantidades.

Parece que en general se adoptaba la segunda solución, por lo menos en lo que respecta a la sal bretona, cuya cosecha veraniega se empezaba a vender en Agosto-Septiembre, con los precios más bajos de toda la temporada; pero los extranjeros no llegaban en masa hasta el trimestre final (Febrero-Marzo-Abril), cuando la sal ya escaseaba y alcanzaba sus precios más altos (253). Los navíos gallegos localizados en Guérande aparecen en Marzo y Abril, comprando la sal bastante cara, a unos 25 *sous* el moyo. En cambio, los bretones que salen para toda la costa Norte de Castilla lo hacen entre el 17 y 20 de Diciembre, llevando una sal mucho más barata, a 16 sueldos, muy por debajo de la media de la temporada (20-24 s./moyo). Pero tal vez esta diferencia no se deba solamente a variaciones estacionales: hay que tener presente que en este caso son los vendedores, y no los compradores quienes la sacan, con posibles franquicias fiscales y a precio de costo, que se elevará debidamente a su venta en Galicia (254). Respecto al puerto del Collet, en la Bahía, es bastante explicable que no aparezca ningún gallego en la cuenta que se conserva, y que corresponde a Enero de 1474 (255): en ese mes del año todos los efectivos de la flota estaban volcados en el acarreo del pescado ya salado.

No tenemos, para Portugal, ningún dato que nos oriente sobre las fechas habituales de aprovisionamiento. Los documentos de alcance general, que son los más, están fechados en muy diversos meses. En 1382 el coruñés Martín da Mariña es arrestado en Setúbal en fecha incierta, y la orden de liberación, que no parece muy posterior, se da

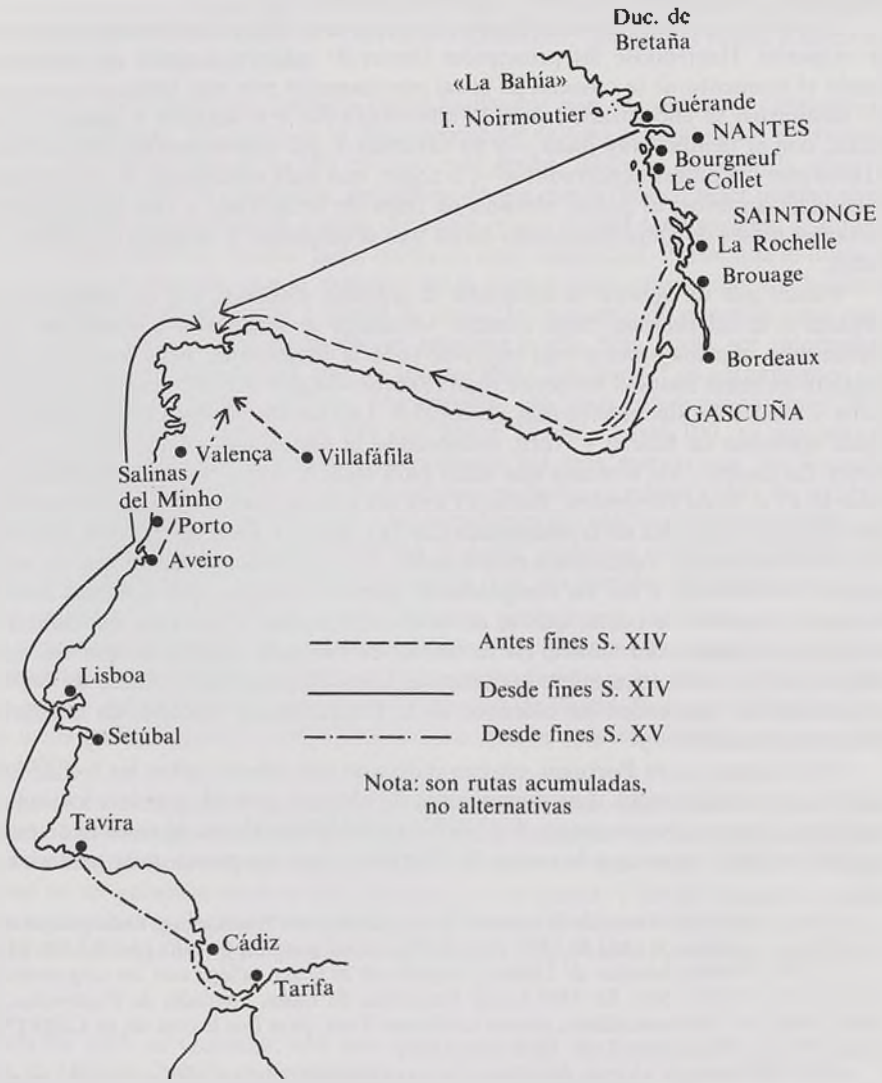
(251) La carabela *Juana* de St.-Jean-de-Luz, patrón Jean Nicot, es asaltada por piratas en el Cantábrico, en el mes de abril de 1479, cuando iba con sal para La Coruña (AGS-RGS-VIII-1479, 47). En 1475 «Pedro Brande» de Lübeck, atacado en la costa gallega con un cargamento de sal (AGS-RGS-IX-1480, 240). En 1509 Johan Fernandez da Ucha, mercader de Pontevedra, fleta el navío *Santa Cruz* de Arnemuiden, patrón Guillermo Vary, para que le coja sal en Cádiz (AHPPO, Munic. IV-D. *Restos prot. 1509*, s/fol: 27/3/1509).

(252) Por ejemplo, el caso del bretón Olivier Querodic, que en 1488 es robado en el puerto de Bayona cuando, habiendo llegado con sal, vinos y corcho, se disponía a aparejar para seguir viaje a Flandes (AGS-RGS--I-1488, 284). Un caso similar es el de otro navío de Pouldavy, fletado por el inglés Philip Berk, que en el verano de 1478, cargado con sal y vinos, es robado en el puerto de Muros por piratas andaluces. Estos le llevan la parte más valiosa del cargamento, dejando la sal, que se le avería y pierde valor, teniendo seguramente que ser vendida en Muros a bajo precio (AGS-RGS-IX-1478, 73).

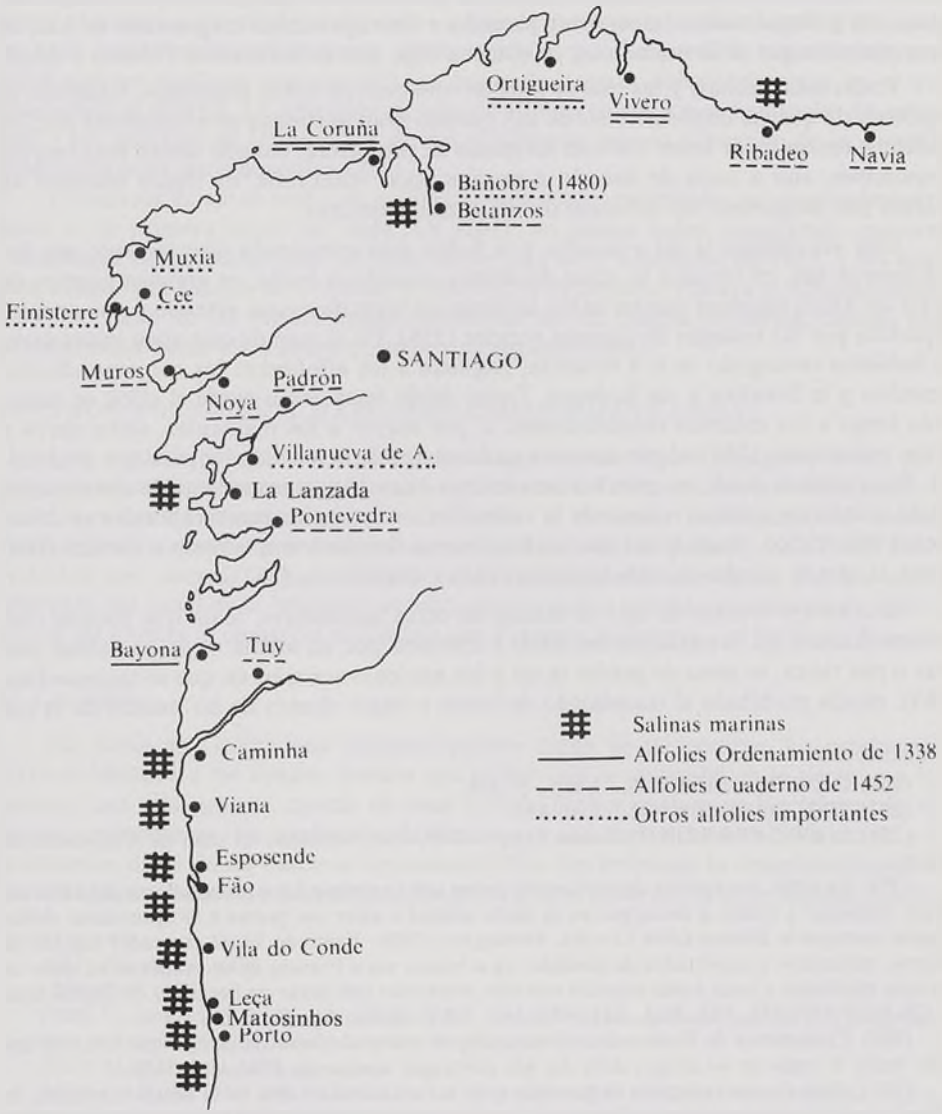
(253) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, p. 23, n. 154.

(254) ADLA, B-2964.

(255) ADLA B-1854.



EL SUMINISTRO DE SAL: LAS RUTAS



EL SUMINISTRO DE SAL: SALINAS Y ALFOLIES

en el mes de Noviembre (256). En Tavira, y a partir de 1447, la cargazón de sal por extranjeros está prohibida —por hacer una competencia excesiva a la exportación de fruta— en los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre (257). Pero por otra parte, como los gallegos solían transportar pescado a Portugal como cargamento de ida, es muy probable que se llevasen la sal en el tornaviaje, que se haría entre Febrero y Abril.

Todas estas fechas, y las que se pueden observar en notas anteriores, refuerzan la hipótesis de que las importaciones de sal, cuando eran asumidas personalmente por los gallegos, tenían lugar sobre todo en los meses de primavera, cuando tenían más buques disponibles, aun a costa de hacerlo a precios poco ventajosos. Es lógico entonces su interés por asegurarse los servicios de otros transportistas.

Una vez llegada la sal a puerto, y si había sido contratada directamente por los alfolineros, iba, en teoría a la «casa do alfolí», cuando la había; en algunos puertos de la ría de Arosa sabemos que no había un almacén específico para este uso y que andaba repartida por las bodegas de algunos vecinos (258). En el caso de que otros mercaderes se hubiesen encargado de ir a buscarla, pagaban a los alfolineros los correspondientes derechos y la llevaban a sus bodegas. Tanto desde éstas como desde el alfolí se distribuía luego a los distintos consumidores: al por mayor a los mareantes, salazoneros y otros industriales (259), al por menor a particulares de la localidad y para uso doméstico. Pero además desde los puertos arrancaban unas importantes rutas de distribución hacia el interior y zonas vecinas de la costa. En los usos y costumbres locales se documenta este tráfico, desde la sal que los hombres se llevaban simplemente a cuestas (260) hasta la que se sacaba en cabalgaduras (261) y embarcada (262).

Esta saca y reventa de sal, en manos de otros mercaderes, tenía que hacerse con la autorización del arrendador del alfolí y cubierta por un albalá suyo, ya saliese por mar o por tierra, so pena de perder la sal y los navíos o acémilas en que se transportase (263); estaba prohibido el transbordo de barco a barco dentro de las marcas de la ría

(256) DESCOBRIMENTOS... I-sup., p. 303.

(257) DESCOBRIMENTOS... I, p. 451.

(258) LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, pp. 43-44, documentando el caso de Villanueva de Arosa.

(259) En 1489, los vecinos de La Coruña piden que se ordene a los arrendadores del alfolí les dejen «alfolinar e traher a descargar en la dicha çibdad e salar sus pescas e se aprovechar dellas segund syempre lo fisieron (AM Coruña, *Privilegios*, I/20)». Vasco de Veiga, mercader regidor de Muros, salazonero y exportador de pescado, va a buscar sal a Francia en su propia nave, para su servicio particular y para hacer negocio con ella, contando con sacar un beneficio de 50.000 mrs. (AGS-RGS-XII-1481, 192; *Ibid.*, XII-1487, 141; ARV, *Bailía*, Ap. 68, f. 378 v.).

(260) Costumbres de Pontevedra: «Iten se algun ombre de fuera de la villa que levar en seu colo desde V tegas de sal ayuso, deve dar [de portazgo] una meaja (*Fueros...*, 515)».

(261) «Iten de asno cargado de pescado o de sal un cornado; iten de la bestia carregada de pescado o de sal dos cornados ... Otrosi deve aver de cada carga de sal del que non es vizino (*Ibid.* 515-516)». En la «portagen miuda» de Padrón, «de cada carga de sal que se carregar para fuera [lleva el mayordomo] medio dinero, e do quarteiro do sal un dinero e del moyo quatro dineros (*Ibid.* 507-508)».

(262) Pontevedra, 1496. «Posturas» del concejo: «Item de cada moyo de sal que cargaren para fora por mar oyto dineyros». Por tierra, la carga son 7 dineros, mucho más caro teniendo en cuenta que el moyo son más o menos 8 cargas (*Documentos... Pontevedra*, I, 229).

(263) *Cuaderno de Alfolies de Galicia*, cap. (7).

sin su permiso (264) y llevarla hacia las villas del interior so color de que no era para vender (265). Un caso aparte era el de los pescadores forasteros que montaban las «costeras» en las playas y compraban en el alfolí la sal para preparar sus capturas. A éstos, al menos a los súbditos del rey —gente de Asturias y de las Cuatro Villas— se les solía tradicionalmente hacer un precio especial, y se les permitía coger la sal en el alfolí que les resultase más cómodo, en lugar de hacerlo obligatoriamente en el que abasteciese el distrito. La aparición de nuevos alfolíes en sus zonas habituales de actividad y los métodos un tanto rudos de sus alfolineros para la captación de la clientela desequilibraron estos acuerdos (266).

El trasvase de sal de uno a otro alfolí, si bien estaba prohibido o al menos desaprobado en la primera mitad del siglo XV (267), no parece haber encontrado mayores dificultades con posterioridad. El tema no se toca en el Cuaderno de 1452, y los estudios hechos por García de Cortázar y Ruiz de la Peña para Vizcaya y Asturias muestran que parte de las fuertes importaciones de sal de Galicia se abrían camino con posterioridad hacia los alfolíes de estos dos regiones (268).

3) *PAÑOS Y VINO: DOS MERCADOS COMPLEMENTARIOS*

Una segunda pareja de artículos, peor documentados que el pescado y la sal, pero apenas menos importantes, son los paños y los vinos. De hecho, ambos constituyen la materia prima de la mercadería por excelencia: el mercader profesional, en Galicia, viene definido como un hombre que comercia, ante todo, en paños y vino (269). Estos artículos son, además, objeto de unos intercambios complementarios con los países ribereños del canal de la Mancha: importación de paños contra exportación de vino es lo que caracteriza al comercio de Galicia con Flandes, Inglaterra y el Norte de Francia.

a/ *Los paños*

No había en Galicia una industria pañera digna de tal nombre. La producción textil se limitaba a los lienzos, hechos con el lino que se cultivaba en la tierra, y a los picotes, una tela grosera mezcla de lana y lino, hechos ambos en los telares de los hogares campesinos. La confección de lienzos era una industria doméstica rural, y la producción debía de ser bastante importante (270). Sin embargo, la comercialización de lino en hilaza y de lienzos confeccionados, tan característica de los intercambios exterio-

(264) *Cuaderno...* (10).

(265) *Ibid.* (14).

(266) V. *supra* el apartado 1) e *infra*, cap. II, 1), para esta situación en general y la competencia entre el nuevo alfolí de Finisterre y los de Muros y Noya.

(267) Memorial de 1429, cit. *supra*.

(268) GARCIA DE CORTAZAR, J. A. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao, 1966, pp. 209-210. RUIZ DE LA PEÑA, J. I. *El comercio ovetense en la Edad Media*. «Archivum» (Oviedo) XVI (1966), pp. 339-384.

(269) Ordenanzas de la Cofradía de Santa María de los Mercaderes de la ciudad de Santiago, 1475: «Outrosi hordenaron que qualquier veziño da dicta çibdad que vender panos ou viños ou outra qualquer mercaderia e non foren confrades, que os vicarios e procurador os posan piñorar para que entren ena dita Confraria...» (BRAG-CDH I, 181).

(270) Era corriente percibir rentas en paños de lienzo. La tenencia del Hórreo, por ejemplo, cobraba lienzos en 70 parroquias del Arzobispado de Santiago (*Liber Tenencie de Horreo, passim*).

res del Norte de Portugal, es en Galicia algo muy esporádico y de poca importancia (271). En esos mismos telares se elaboraban tejidos de lana basta y sayales, suficientes para las necesidades de vestimenta del ámbito rural (272). También el cuero y las pieles como materia prima para el vestido —desde pieles de lujo hasta las más baratas pellizas de cordero o conejo— se podían conseguir dentro de Galicia. Pero, para la demanda del mundo urbano, y no digamos para los grupos consumidores de paños ricos, Iglesia y nobleza, no había más remedio que traer los paños de fuera. Mercancía costosa, que, tanto por su peso y volumen como por las zonas de donde procedía, era sobre todo importada por mar y se convirtió en la mercadería por antonomasia: «pannos e mercaderias» es una expresión recurrente en toda la documentación de alcance general (273).

Su condición de artículos de primera necesidad los sometía a una dura fiscalidad, sin miedo a que se produjese una recesión en la demanda. En los reglamentos de las aduanas gallegas de 1397 y en el posterior cuaderno de Portillo de 1452 escapan a las franquicias que se conceden a los navíos procedentes del Mediterráneo, pagando sólo por el hecho de entrar en el puerto, aunque no se descarguen o entren de arribada por mal tiempo o huyendo de enemigos (274). Considerados a priori de importación todos los que lleguen por mar, pagan diezmo aunque procedan de otros puertos de la Corona de Castilla (275). Como contrapartida, figuran entre los artículos básicos del comercio gallego que los marineros y grumetes pueden meter libres de todo impuesto en concepto de quintalada o pacotilla en algunos puertos de Galicia donde constituyen el artículo de importación más regular (276).

Dicho esto, hay que puntualizar que Galicia no dependía ni mucho menos de la vía marítima para su abastecimiento en textiles. Los paños de manufactura castellana se adquirían en grandes cantidades, desafiando también las barreras fiscales. En las Cortes

---

(271) He recogido algunos casos aislados de venta en el Mediterráneo, 2 fardeles de lino en un navío de Pontevedra en 1451 y 2 piezas de tela en 1500, en otro de La Coruña, en Valencia (PEATGE, pp. 76, 305). Para Genova, un cargamento más importante, de casi 4.000 Kg., en una nao de La Coruña, adquirido por varios mercaderes genoveses (ASG. Not. Oberto Foglieta Jr., 4-II/310).

(272) «Existen... durante el siglo XIII algunas industrias que continúan siendo patrimonio del mundo rural., La de los tejidos, por ejemplo. Ni en los documentos del siglo XIII, ni en los del XIV..., aparecen los tejedores entre los artesanos de la ciudad [de Tuy]. Las telas que luego transformaban en vestidos los sastres, llegaban en su mayoría de fuera de la región a los puertos de las villas. Pero, al menos, una pequeña parte de ellas era elaborada en las aldeas. El lino, sobre todo, y algunas piezas de lana e incluso de seda». (PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy...*, p. 186). En S. Cristóbal de Couso, Arciprestazgo de Moraña, la tenencia del Hórreo cobra 6 varas de sayal, a 15 s./vara, precio de 1438 (*L. T. Horreo*, 283).

(273) «... que qual qyier nauio que... llegar a... Gallisia... e troxieren algunos pannos e mercadorias algunas que... les muestren... todas las mercadorias e pannos que troxieran...» (AM Coruña. *Privilegios*, III/30, doc. de 1397). 1456: «omnes et quascumque mercancias de panis (sic) et alliis quibuscumque rebus... de dicto regno Anglie» (*Ibid*, IV/39).

(274) AM Coruña, *Privilegios* III/30; AGS Diversos de Castilla, 4/53.

(275) 1397: Otrosi que todos los pannos de lana que venieren de Seuilla o de Castro o de Santander e de los otros puertos de Castilla al dicho puerto de la Corunna e a los puertos de Gallisia e de Asturias que paguen el diesmo dellos a los mis arrendadores». El cuaderno de Portillo (cap. 7) repite esta disposición casi textualmente, pero exceptuando al final a los picotes.

(276) Los de La Coruña pueden meter 5 varas por persona (AM Coruña *Privilegios* IV/40). Los paños no figuran, en cambio, entre los artículos habituales de pacotilla en los privilegios de Pontevedra, Noya, Muros y la Puebla (*Documentos... Pontevedra*, II, 179).

de Toledo de 1436 Juan II ordena que las mercancías compradas en mercados y ferias francas paguen alcabala doble (en el mercado de origen y a la entrada en plaza), y los procuradores, entre otras cosas, alegan en contrario que los pañeros y mercaderes de paños castellanos no los llevarían a vender por el reino, perdiéndose así el importante mercado gallego-portugués «commo sea manifiesto *todos los mas pannos que en el regno se labran conpran los mercadores del regno de Gallizia e del regno de Portugal*, los quales venian a las ferias de Medina del Campo e a otras ferias e mercados que en el regno se fazen, trayendo muchas mercadurías de aquellas partes a los regnos de Castilla, e todo quanto trayan leuauan enpleado en los dichos pannos que en el regno se fazen, los quales mercadores çesarian de non venir con sus mercadurias a los regnos de Castilla por quanto non fallarian tan aparejada la venta de sus mercadurias nin la emplea dellas, que si los mercadores del regno de Gallisia e de Portugal ouiesen de yr a conprar los pannos a Cuenca e a Baeça e a otros logares del regno, por ser muy lexos de sus tierras en yda e en venida, en costas despenderían todas sus mercadurias, e por causa dellos vienen a los nuestros regnos muchas mercadurias que non vernian non auiendo ferias» (277). Aunque el rey, contando con la parte de exageración, y seguro de que el mercado de paños iba a seguir boyante, ratificó su decisión de percibir la doble alcabala, los resultados se vieron pronto. Dos años después, en las Cortes de Madrigal, los procuradores se quejaban de la proliferación de ferias francas, que desviaban el tráfico de las antiguas, dando pie a fraudes y contrabando (278) de los altos precios de los paños extranjeros (500-600 mrs./vara) que, a pesar de todo, estaban invadiendo el mercado, y rogaban se prohibiese su importación y la exportación de lana y se consumiesen paños nacionales (279). Esta competencia entre el paño extranjero y el castellano es fuerte en Galicia. Los paños de Castilla, como vimos, entran llevados por mercaderes castellanos, son idos a buscar por los gallegos a las grandes ferias del reino y a las ferias francas semiclandestinas. Aparte de los mencionados paños de Cuenca y Baeza, localidades que tal vez se citan como prototipo de lejanía, se usan desde el siglo XIII paños segovianos (280) y esos indefinidos paños «castellanos» y «de Castela» que se encuentran en todas partes y cuya procedencia precisa es imposible de conocer (281).

Este tráfico interior, que requiere un estudio aparte, es mencionado aquí porque hay que contar con su importancia para situar en su justo lugar las importaciones por mar de paños extranjeros, sobre todo desde el punto de vista de las calidades de éstos.

Galicia recibía paños extranjeros generalmente por mar, aunque no hay que olvidar la importancia del Camino Francés, sobre todo antes de que los contactos marítimos fuesen plenamente bilaterales. Los portazgos de Ribadavia y Bonoburgo de Caldelas, en unas fechas que oscilan entre 1162 y 1228 veían pasar unos tejidos —fustanes,

(277) *Cortes* II, 236.

(278) *Cortes* II, 324.

(279) *Cortes* II, 340.

(280) Entregados en 1270 como señal en los contratos de servicialia: «unum sceramen sicobianum...», 1339: «cerame de sobegao» (*Fueros*, 564-565).

(281) «una capa de pano pardo de Castela..., una capa de pano de Castela ou cen mrs. por ela» (Testamento, Coruña, 1435, BRAG-CDH, I, n.º X). En 1509 se confiscan en Pontevedra varias medias piezas de «paño Castellano de Castilla» y «paño de Castilla» (TETTAMANCY, *Apuntes*, 48 n. 1).

muselinas, telas listadas y cobertores de colores (282)— que denotan un interesante comercio de telas bastante lujosas fuera de las grandes arterias mercantiles. No sabemos en qué dirección circulaban: si de la costa al interior o viceversa. Fundadas las villas portuarias, entran por Bayona paños «frisones» y flamencos o franceses, llevados por «la barca francesa» de La Rochelle. Son lujosos paños de grana, paños de colores, paños gruesos, frisas (283), procedentes con muchos visos de probabilidad de Flandes, pues es bien conocido el importante papel intermediario de La Rochelle y los marinos bayoneses en el comercio de paños flamencos de fines del XII a fines del XIII. Las villas pañeras tenían poco contacto directo con los consumidores, y la distribución se hacía principalmente por mar, desde La Rochelle, y por tierra desde las ferias de Champagne (284). Otras de las vías por donde podían llegar hasta Galicia eran los caminos interiores de Castilla, Andalucía y Portugal, bien abastecidos de ellos, como se puede ver por el ordenamiento —ya tan citado— de las Cortes de Jerez de 1268.

Las fuentes documentales gallegas son muy parcas en información sobre tipos y variedades de estos paños importados; aranceles y tarifas de aduanas y portazgos distinguen sobre todo en la materia de que están hechos y en si son paños enteros o medios paños (285), indicando muy raramente el centro manufacturero. ¿Es indiferencia o ignorancia lo que hace omitir sistemáticamente la descripción de estos «panos» tan genéricos, tan pobres en señas particulares? ¿O refleja la realidad de unas importaciones monocolores, tan poco variadas, tan parecidas en precio y calidad que su procedencia geográfica es intrascendente? Si con estos presupuestos nunca podremos contar con un buen elenco de los paños que circulaban por Galicia, sí podemos saber algo más sobre sus orígenes, que eran, en cambio, muy variados.

Como veremos en los capítulos dedicados al comercio internacional, se traían paños flamencos, que procedían sobre todo de Brujas, Tournai, Valenciennes y a los que hay que añadir unos «Chalones» que, por noticias paralelas, sabemos que eran de manufactura flamenca (286). Entraban también paños de Picardía y Normandía —Beauvais, St.-Lô, Montivillers (287)—, de Inglaterra, especialmente Londres y Bristol, «kerseys», «russets» y «worsteds» de la zona de Salisbury, sacados por los puertos

(282) «De quatuor cubitis de viado, II denarios.— De cooperta unius coloris III denarios; de uno cabo de fustan, II denarios; de duodecim cubitis de cardeo, II denarios (idéntico para ambos fueros, publ. el de Ribadavia, por EIJAN, *Historia de Ribadavia*, 650, y el de Caldelas por MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos*, 19).

(283) Fuero de Bayona 1201, recogido SANDOVAL y publ. PORTELA, *La región del Obispado de Tuy*, p. 176-177.

(284) LAURENT, Henri, *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des Pays-Bas... du XIIe au XVe siècle*. Paris, 1935, p. 106 ss.

(285) El portazgo de Noya en 1435 distingue entre «panos», «picotes» y «sobegaos» (*Fueros*, 522: López Ferreiro transcribe, erróneamente, «Sobengas»). Los paños que entran por mar del extranjero en Pontevedra en 1445 se clasifican como «pannos enteiros, medios pannos, quartillas y fustans» (*LCP*, f. 78); en poder de los mayordomos del Cabildo compostelano se encuentran, en 1458, «panos d'ouro et seda» y «panos de laã que vieron dos Regnos de Francia et Portugal» (ACS *Tumbo E*, f. 137); en unas Ordenanzas de Pontevedra de 1496 se distinguen «panos asi de laã como de liño e estopa e fustanes de seda... paños de lisas... paños de lana» (*Documentos*... I, 227-231).

(286) Cf. los «paños de Chalon de Flandres» que se venden en Oviedo en 1304 (AC Oviedo B Carp. 6.13) en URIA RIU, J. *Oviedo y Aviles en el comercio atlántico de la Edad Media*, «Boletín I.D.E.A.», 62, p. 246).

(287) PRO C47/32/24.

del Sur; de Portugal y Francia (288) y, no sabemos si por vía directa o indirecta, de Irlanda (289). Al ir al Mediterráneo, trajeron también de allá, aunque sin demasiado interés, los «paños de la tierra» de Barcelona y Valencia y las mantas de todos los territorios marítimos de la Corona de Aragón: Cataluña, Valencia y Mallorca (290). Y, sobre todo, las ricas sedas y terciopelos de Italia, que llegaban a Santiago unas veces en las naves de Génova y Venecia y otras en los barcos gallegos del pescado (291).

En general, sobre todo por lo que respecta a los paños del área nórdica, no vemos importar las variedades más costosas; los valenciennes, dentro de su innegable calidad, no son excesivamente caros, aunque con cinco de ellos se puede pagar íntegramente, en 1360, una casa en Bayona valorada en 1.500 mrs. (292), lo que nos daría un valor de 300 mrs. la pieza. También los paños que se traen de Inglaterra y los «draps de la terra» aragoneses son de calidad bastante mediana y nada lujosos, aunque mucho mejores y más caros que sus equivalentes castellanos.

Aparte de los paños se importaba ropa confeccionada, por lo menos desde principios del siglo XI: las «kappas franziskas» (293), los tan socorridos «cerames de Chartres» usados desde el siglo XIII (294), los sayos de Irlanda (295), las mantas y «alfameres» de Sevilla, Jerez, Portugal, Castilla y Aragón (296). Se traían también lienzos finos

(288) V. nota 285. Los de Portugal son seguramente reimportados, tal vez ingleses o flamencos.

(289) Los portugueses los dejan a veces en Galicia; en diversas ocasiones aparecen también en el Mediterráneo a bordo de buques gallegos (DESCOBRIMENTOS, I-sup., 256; PEATGE, 280).

(290) En 1450 se llevan a Vigo 12 varas y media de paño gris de Barcelona (AHPB, A. Vilanova, *Man. commendarum*, f. 51 v.), y en la década siguiente unos paños de lana «de la tierra», también de Barcelona (*Ibid.*, f. 81). Salen para Pontevedra en 1434 en la nao de Pero Falcón (ACA, *Dret entrades e eixides*, G-186/3 f. 2 y G-187/3 f. 1). Cf. también el manual mallorquín de mercaderia, que incluye las «flaçades cardades» entre los artículos que sacan regularmente los gallegos (AHM *Códices*, 108, f. 176 v.), el Peatge de Valencia de 1451, en que sacan «draps de la terra» y «flassades» en barcos de Pontevedra, Noya y Bayona (PEATGE, pp. 62, 74, 78, 82 y 84) y las ordenanzas de Pontevedra de 1496 que mencionan las mantas de Aragón (*Documentos*... I, 227). Un poco más específicos son los paños «bruxellats» y «mitjans» sacados de Valencia en 1432 (AHM. Not. A. Contestí, 2460, f. 260 v.).

(291) «Damasquiïs» blancos y negros para vestimentas, palios, etc., comprados por gente del Arzobispo a las galeras venecianas en varios puertos gallegos (LOPEZ FERREIRO, *H. C.* VII, 105 ss.); Un mercader de Santiago y un patrón de Pontevedra llevan sardina a Nápoles y Roma y reciben en pago dinero y «certa seda», «quatro canas do tapete negro e duas de carmansin vermello», «cinco palmos de seda negra tapete terciopelo» (AHPB. B. Masons Minor, *Quintum man. c.c. & al.*, 1462-63, ff. 60 v.-61). El coruñés Johan Blanco, en una escala de Cartagena, lleva su carabela cargada con paños y sedas (AM Sevilla, *Actas Capitulares*, Marzo-Mayo 1470, f. 5). Durante su estancia en Santiago en 1486-7, los Reyes Católicos adquieren en la ciudad ceutí negro, raso morado, terciopelo carmesí, terciopelo negro (A. y E. de la TORRE, *Cuentas de Gonzalo de Baeza*, I, 148). Los terciopelos procedían casi invariablemente de Génova, su principal centro manufacturero.

(292) Doc. publ. en «MP», III (1944), p. 142.

(293) Documento gallego del año 1003, cit. CASTRO, *Unos aranceles*..., p. 330.

(294) Debían de ser capas enceradas para la lluvia. Las referencias son abundantísimas, y en muchos casos las prendas aparecen usadas por mujeres.

(295) AHPB. B. Nadal, *Escr. sueltas*, 3/12/1397, en un buque de Noya.

(296) Ordenanzas de Pontevedra, 1496, en *Documentos*... I, 227, 230. Manda testamentaria del mareante Pero de San Antón en 1449 (*Tumbillo Santo Domingo*, pp. 42-43). Se incluyen

y batistas de Flandes (297) y algodón, en bruto o tejido, del Mediterráneo e, indirectamente, de Inglaterra (298).

Otros paños que aparecen ocasionalmente en documentos gallegos son extremadamente difíciles de situar. ¿De dónde procedía la «morilla», con la que se hacen capas, mantos y «pelotes» de mujer en el Orense de la segunda mitad del siglo XV, y que podía ser de color verde o simplemente «clara» (299)? El tejido llamado «morellus», «morelus», «moretum» y citado en documentos de Italia, Inglaterra y Flandes en el siglo XIII es invariablemente oscuro, incluso morado y negro (300). ¿De dónde eran también los «orillados pretos», «encarnados», «viados», «mescra branca», el «boo pano azur», las telas amarillas, rosadas, verdes, con que se hacen mantos y capuchas (301)? El que la gran mayoría de estos tejidos se encuentren en Orense, y fuera de todo contexto portuario y mercantil hace difícil seguirles la pista.

Sabemos, desde luego, que en la Galicia interior circulaban paños entrados por vía marítima. Orense estaba comunicado con Betanzos por el camino real de Santiago, y el tráfico de textiles parecía activo en él (302). Mercaderes franceses, con paños de Flandes, hacen la ruta Chantada-Orense, seguramente procedentes de Santiago (303). La venta itinerante, en las ferias, es seguramente lo que da a los mercaderes importadores la oportunidad de colocar sus paños en el interior; la falta de participación directa de los vecinos de tierra adentro en el comercio marítimo es patente, y conocemos muy mal la naturaleza de sus contactos con la costa, y cuál de las dos áreas geográficas tenía un papel más dinámico en la distribución. Algunos datos parecen apuntar a un papel más pasivo de los del interior: la poca importancia de las ferias en las poblaciones marítimas (Noya no las tiene hasta muy entrado el siglo XVI, y a La Coruña se le concede solamente en 1502), el hecho de que los escasos mercaderes que se encuentran por los caminos procedan de la costa y la importancia que se da en poblaciones como Orense a la llegada de los mercaderes de paños forasteros a la ciudad.

La venta de paños dentro de Galicia podía hacerse al por mayor (piezas enteras o medias piezas) o en cortes (vareado, a vara, a retallo, a detalle). Cualquiera, vecino o no, incluso aunque no fuera mercader profesional, podía vender paños a pieza (304),

---

«alfameres» entre la ropa de cama de la dote de la hija de un mareante en 1525 (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1525/1, f. 24-24 v.).

(297) ALVAREZ BLAZQUEZ, *Cuadros de Vigo...*, 116 ss.

(298) De Barcelona, «3 cases coto mapus (=en rama) turchès», llevadas por Alvaro Gonçales a 1/9/1434 (ACA, G-187/3). De Southampton, un tejido de algodón «russet» sacado por una nave de La Coruña en 1490 (PRO E122-143/1).

(299) FERRO COUSELO, *A vida e a fala dos devanceiros*, Vigo, 1967 (en adelante, *Devanceiros*), II, pp. 157, 295, 296; también en Pontevedra, en 1449 (*Tumbillo Santo Domingo*, pp. 42-43).

(300) DU CANGE, *s. v.*

(301) *Devanceiros*, I, 122; II, 157, 296, 317.

(302) A Gomes Cousiño, vecino de Betanzos, le roban unos de Orense «seis panos mayores» (¿ingleses?) en Castromayor (*Devanceiros*, II, 309).

(303) Rolán y Tomás, mercaderes franceses, son asaltados en Ferreirós (camino de Santiago llegando a Chantada) y hacen la denuncia en Orense, siguiendo camino. Les roban dos cargas de paños de Flandes valuadas en 400 doblas, en el verano de 1456 (*Devanceiros* II, 324).

(304) Santiago, 1261: «A la querella que fazie el personero del Arçobispo et de la Eglesia, que los çibdadanos de Santiago fizieran postura entressi que ninguno de fora de la villa no vendiese panos a en gros ni a detalle, acordaronse amas las partes que todo home et en todo tienpo pueda vender panos en gros, mas ninguno otro no venda panos a detalle sino vecino» (Sentencia arbitral

pero la venta al detall era exclusiva de mercaderes y «tendeiros» vecinos de la población y en todas partes estaba prohibida a los forasteros, salvo, por privilegio, en algunas ferias (305). El objeto de estas restricciones tenía una razón: prevenir en lo posible las falsificaciones. En efecto, sólo en la pieza de paño entero o en la media pieza se podían ver las «marcas» de origen: unas listas tejidas a cada extremo de la pieza de acuerdo con un diseño exclusivo de cada centro pañero que, con el orillo y el sello de plomo, constituía su certificado de autenticidad (306). El «detallo» podía ser en ocasiones un privilegio señorial, como el que tenía a mediados del XIII el obispo de Tuy (307), o concejil, como el de los vecinos de La Coruña, que no pagaban diezmos de la mar por los cortes de paño que importaban para su uso privado (308).

Los tenderos minoristas obtenían la mercancía por muy diversas vías. El método más directo era, por supuesto, comprar las piezas de paño a los mercaderes importadores, en la propia villa o, cuando ésta no era puerto de mar, en las ferias o aprovechando las visitas de los vendedores itinerantes. También los grandes mercaderes les vendían al detall, y finalmente podían conseguir piezas y cortes de paño de particulares, como el tendero coruñés Rodrigo Afonso da Pedreira, que recibe 10 varas de paño blanco inglés de las monjas de Belvís como pago parcial de unas heredades (309).

En efecto, el paño, como objeto valioso, funcionaba en ocasiones como una moneda de intercambio. Su adquisición y tenencia constituían un auténtico proceso de tesaurización. Los paños se transmitían, junto con las prendas confeccionadas, en herencia (310), se usaban para roboraciones y gratificaciones (311), eran objeto de la codicia de

---

de Alfonso X, en ACS, *Tumbo B*, f. 18 ss. y *Fueros*, 275-276). Las Ordenanzas de la cofradía de mercaderes de Santiago en 1475 prohiben que ningún vecino venda paños al detalle sin ser cofrade; si lo hace, se lo obliga a entrar en ella tomándole prendas (BRAG-CDH, I, 181). Las Ordenanzas municipales de Santiago de 1482 prohiben a los mercaderes no vecinos vender paños, sedas o lienzos a la vara y por menudo, pudiéndolo hacer solamente al por mayor. No obstante, la junta decidió ese mismo año que pudiesen hacerlo, tanto naturales como extranjeros (Cédula de los RR.CC. de 1482, inserta en Provisión de la Audiencia de La Coruña en 1500, en AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/38). Las Ordenanzas antiguas de Pontevedra recogidas en 1496 disponen «que todos los forasteyros que foren veziños que non posan vender ena dita villa ningun pano nin panos de lisas bareado segund esta ordenado por este concello por las ordenanças antigoas» y que ningún vecino ni forastero venda paños a vara en el arrabal de la Moureira, estando sólo permitido dentro de la villa (*Documentos... Pontevedra*, I, 227-228).

(305) En 1435, el concejo de Orense autoriza a vender paños «varas et a engros» el día de la feria de San Martín y 12 días después a los mercaderes de fuera; después, sólo medios paños y paños enteros «e non varas nen retales» (*Devanceiros*, II, 117).

(306) LAURENT, *Un grand commerce... la draperie flamande...*, p. 222.

(307) Tuy, 1250, mandato de Fernando III: «Et aquello que mandamos sobre el Relego et el Detallo [concedidos por Alfonso IX en 1211] mandamos que asi sea tenido quel obispo haya el Detallo cada anno ocho dias en la feria de Pascoa, et otros ocho dias en la Feria de Sancta Maria de Agosto: e mando que este Detallo non sea tenido sino en pannos» (GALINDO, *Tuy en la B.E.M.*, p. 41).

(308) 1285: «En Seuilla XIII dias de nouienbre al conçeio dela Crunna quitoles el Rey el diezmo de la madera & de los Retallos delos pannos que troxiesen para su uestir» (GAIBROIS, M. *Historia de... Sancho IV*, I, ap. doc. CLXV).

(309) AHUS, B. N. *Belvís* 522, f. 1.

(310) Testamento de Francisco Eanes, mercader de Padrón, en 1374: Iten mando que den a quantos homens conmigo viveren a tempo de meu finamento quatro varas de valancina pra cerames e duas varas e mea de viado para saia ós que foren vibos en aquel dia que eu finar... e

los saqueadores (312). Era probablemente, sobre todo en el medio rural, una forma de «ocultación de capital» al que no alcanzaban impuestos ni exacciones.

Las ordenanzas de municipios y cofradías, al mismo tiempo que cerraban el paso al intrusismo, trataban de proteger la calidad de los paños, penalizando el uso de varas demasiado cortas, el dar una calidad de paño por otra y venderlos sin mojar ni tundir (313); el paño, que venía generalmente aprestado, debía ser remojado, operación en la que encogía, y tundido, quitándole la pelusa original. Si no se hacía esto, podía venderse como más largo y tupido.

b/ *El vino*

La exportación de vinos desde los puertos gallegos hacia los países del área atlántica es un rasgo tan característico de su comercio exterior como lo son las exportaciones de pescado hacia el área mediterránea. Si pudiéramos disponer de cifras y de unas fuentes más ricas, nos encontraríamos con que, más aún que de pescado, Galicia fue una tierra exportadora de vino. Las pocas cifras con que se cuenta lo dan a entender así. El vino ocupa en las alcabalas de Santiago e incluso en las de la mareante Pontevedra un primer puesto, con superioridad aplastante sobre el ramo que le sigue, carne o paños en el caso de Santiago, pescado en el de Pontevedra, una villa que iba a la cabeza de la exportación pesquera del reino de Galicia. En los buques ingleses de peregrinos cuyo paso por aduana se ha podido registrar, el cargamento de retorno es exclusivamente vino, con una media de 125 toneles por barco; Vivero, Ribadeo, Betanzos, cultivan la vid en sus alrededores, en condiciones climatológicas poco favorables, con miras específicas a la exportación.

---

mando a miña muler Sancha Vasques todos los panos e voontades de casa e preseas...» (AHUS B. N. *Santo Domingo* 336, ff. 31 v.-33). Diego López, Arcediano de Deza, deja a Pedro Fernández de Tribaldes «a miña opa gris con seu capeyrote», «as outras miñas opas dobradas novas azeitunadas con seus capeyrotes forrados de pano azur», y a varios criados «a cada un seys varas de pano que custe a triinta mrs. blanca a tres diñeiros a vara» (LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, pp. 26, 27). Gonzalo López de Montenegro, que hace testamento en Pontevedra en 1491, deja a Lopo de Godoy una manda de dos sayas, una de Londres y otra de Bristol (*Documentos... Pontevedra*, I, 211 ss.).

(311) En contratos de servicialia, por ejemplo, uno de 1270 y otro de 1339, es de rigor entregar al colono como robora en el primer caso «unun sceramen sicobianum et unam sayam et unam garnacham de picote» (AHUS B. N. *Santa Clara*, 7/103, en *Fueros*, 564) y en el otro unas prendas parecidas: «cerame de sobegao e saya de picote» y además «aa dita mia moller tres varas de valancina» (*Ibid.* 565).

(312) 1469: Un convoy de mercaderes de Santiago llevando paños es asaltado en tierra de Montaos a instigación de Alvaro Pérez de Moscoso (AHDS. *S. Martín*, 12/234). 1480, testamento del conde de Monterrey: «Iten mando que se restituyan los pannos que yo mande tomar a los de Tuy, o la valia de ellos». (BRAG-CDH I, n.º 108).

(313) Santiago, 1261: «A la otra querella que fazie el personero del arçobispo et dela Eglesia que el conçeio no dexa ir al Mayordomo de la villa a tomar la calonna de aquel que vende los panos por menor medida que deve o un pano por otro; mandamos e tenemos por bien que por estas cosas respondan al mayordomo sin quereloso, mas queno lieue ende alguna cosa fasta que sea prouado assy cuemo derecho es» (ACS. *Tumbo B*, f. 17 ss., en *Fueros*, 276). También las ordenanzas de Pontevedra, aparte de fijar los precios, prohiben vender los paños sin mojar ni tundir, so pena de perderlos, como sucede a varios mercaderes en 1509 (TETTAMANCY, *Apuntes...*, 48 n. 1).

La producción gallega es grande, excedentaria, y es apremiante darle salida, porque son vinos que se conservan mal, no se guardan de un año para otro y hay que deshacerse de ellos antes de la vendimia siguiente (314); en el Occidente medieval no se solía apreciar el vino viejo, o no se conocían las técnicas de envejecimiento que lo mejoran (315). Esos excedentes se encuentran con una demanda que los absorbe, pero que desencadena una dura competencia. La historia interna de este comercio es la de la lucha, en los puntos de salida, entre el vino de cosecha local, el otro vino gallego, procedente de rentas señoriales y adquirido también por los propios mercaderes de las villas, y finalmente el vino de fuera de Galicia, que compite también con los vinos de la tierra no sólo en el consumo local, sino sobre todo en la reexportación. En los puertos, pues, los vinos de los vecinos luchan con los «de fuera parte» por el mercado urbano y por la salida al mar; pero nunca tenemos un testimonio fehaciente de que haya habido problemas porque quedasen unas existencias sin vender. Las protestas y vetos de los concejos frente a los privilegios de los señores —sobre todo eclesiásticos— que meten sus vinos en las villas, y contra los vecinos que hacen lo propio con vinos de fuera, parecen más bien estallidos de afirmación municipal que quejas derivadas de un perjuicio real.

Los vinos de fuera de Galicia, aparte de los castellanos que se compraban en el interior (316), procedían sobre todo, y a partir del siglo XV, de los países de la Corona de Aragón. El interés de los gallegos por estos vinos se remonta ya a los primeros tiempos de su llegada, antes de que las pragmáticas barcelonesas de mediados del siglo les obligasen a comprar y llevarse unas mercancías en el tornaviaje. Los cargamentos que conocemos son importantes: cuando no vienen expresadas sus cantidades, se menciona que el buque «ha cargado vino», lo que significa que lo ha hecho al máximo o buena parte de su capacidad. El vino catalán y valenciano se redistribuye por todo el litoral occidental gallego, desde La Coruña hasta Tuy. En un cargamento de 249 botas de vino de Murviedro con destino a La Coruña en la nao de Johan Crú de Pontevedra, participan mercaderes de Pontevedra, Bayona, Tuy y Barcelona (317); la nao de Rodrigo Fernandes de Cangas, que carga también en Murviedro en 1491, va hacia la zona de Cangas y Pontevedra, si nos fiamos de los nombres de los cargadores (318); el cargamento que va a salir de Salou o Tarragona en la barca de Pero Alonso Sanches, rendirá viaje indistintamente en Muros o Noya, y se cuenta con un eventual transporte desde allí a Pontevedra o la ría de Arosa (319); en 1481, varios mercaderes de Valencia

(314) «Tal vez por elementales, desconocemos las técnicas de vinificación y de conservación del vino que... parece haberse agriado y estropeado con mucha frecuencia» (MARIÑO, *Señorío... Meira*, 303).

(315) «En général, les hommes du moyen âge aimaient les vins 'frez et noviax', ce qui n'empêchait pas d'en servir de vieux; mais il y a des raisons de croire que ces derniers étaient moins estimés. En 1226, Henry III faisait distribuir aux pauvres des vins vieux et gâtés, ce qui donne une mince idée des sommeliers anglais de l'époque, et il commandait à ceux qui avaient la garde de ses vins a Bristol, de vendre le vieux et d'en acheter de nouveaux avec le prix» (MICHEL, Francisque, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, Bordeaux, 1867-1870, I, pp. 167-168).

(316) Cortes de León 1349, cap. 27 (*Cortes*, I, 635-636).

(317) AHPB. B. Masons Minor *4.º man. c. c. & al.*, 1461/62, ff. 55 v.-56.

(318) ARV. MR 11.060, f. 94.

(319) AHPB. N. G. Gili, *2.º lib. sec.* 1482-86, ff. 83 v.-84.

cargan vino en el ballener *Santa María*, de Finisterre, con destino a cualquier puerto de Galicia (320). También se cogía regularmente vino tinto en Mallorca, pero no tenemos pormenores sobre su tráfico, que un manual mallorquín de mercadería consigna como algo habitual (321) a finales del siglo XV.

Entre los otros vinos destacan los portugueses de Monção o Moyção —que no procedían de la villa miñota de este nombre, sino de la comarca de Lisboa— y los andaluces. La entrada, depósito, reexportación o consumo de estos últimos está muy mal documentada, tanto en fuentes gallegas como foráneas. Los gallegos los transportaban en grandes cantidades hacia Inglaterra y Flandes, a veces con escalas en su tierra, donde parte de ellos debe haberse desembarcado. Por las pocas fuentes, tardías, que se conservan parece que, al menos en los primeros años del siglo XVI, la adquisición en Sevilla, Palos y otros lugares de la baja Andalucía tenía una cierta regularidad (322).

* * *

El tráfico de importación y exportación revistió sus propios caracteres en distintas zonas de la Galicia litoral, que examinaremos a continuación; antes hay que mencionar, sin embargo, el papel verdaderamente clave de Santiago como mercado central.

Desde muy pronto el eje formado entre las tierras orensanas y Santiago fue la columna vertebral del comercio de vino gallego. Comercio interior y también exterior, ya que Santiago actuaba no sólo como centro colector y consumidor, sino distribuidor hacia los puertos.

Es ocioso insistir aquí en la antigua dedicación vitícola y la gran producción de los Ribeiros del Avia y del Miño. Ya en la alta Edad Media los reyes poseían viñedos en ellos y enviaban caravanas, arrostrando peligros (323), para recoger el vino de las vendimias. Aparte de los señoríos monásticos establecidos en plena comarca, buscan poseer sus viñedos no sólo los monasterios de otras zonas (324) sino los particulares, los vecinos de Santiago, de Pontevedra y otras villas comerciantes (325). El tráfico muy activo entre estos polos está perfectamente documentado a lo largo de toda la Edad Media y merecería un estudio aparte, fuera ya del ámbito del comercio marítimo. Baste decir aquí que el vino orensano fue el que abasteció con más regularidad a la ciudad compostelana, y que el eje Santiago-Orense se sostuvo firmemente pese a los muchos momentos de fricción entre ambas ciudades, motivadas por el acaparamiento y reventa con grandes beneficios que se hacía en Santigo y que volvía este tráfico poco rentable

(320) AHPB. N. G. Gili, *1.º lib. sec.* 1476-82, ff. 169-169 v.

(321) AHM. Códices, 108, f. 176 v.

(322) V. *infra* parte II, cap. III.

(323) Una recua de 25 acémilas enviadas por Bermudo III a Gomariz es asaltada por el camino (ACS. *Cart. Maximum*, f. 58 v.).

(324) Para Sobrado, por ejemplo, v. PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, p. 173; en 1506, el abad de S. Martín Pinario recluta para la vendimia de sus tierras en Ribadavia labradores de los puntos más lejanos de su señorío (AHUS BN. S. Martín P. 465, d. 129).

(325) AM Santiago, *LCS*, ff. 38, 55, sobre vecinos prendados llevando vino desde sus tierras en el Ribeiro de Avia y en Orense, en 1418-19. En 1433-34, vecinos de Pontevedra tienen viñas en Fiscaos, Bieite y Beade (MP C II-5, ff. 10 v., 13 v.).

para los cosecheros orensanos (326). La comarca abastecía también, directamente o a través de Santiago, a los puertos del Arzobispado, con una clara orientación a la exportación por mar, y con un movimiento sujeto también a periódicas crisis cuando los respectivos concejos decidían proteger la salida de sus propios vinos (327).

Además del vino orensano, Santiago se abastecía de otras comarcas más cercanas. El «precioso Baco» que tenía su entrada regular por la puerta de Mazarelos en el siglo XII (328) procedía también del valle del Ulla y de la Mahía: era el vino común de las tierras del Arzobispado, el llamado «ullao» en los documentos más tardíos. En esta época (la cita es de 1133) llegaba también un «vino castellano bono» de procedencia poco clara: tal vez Castilla, tal vez el territorio de «Castela», que comprendía los Ribeiros de Avia y Miño. Otro que también plantea interrogantes es «alio vino bono per barcas allato» (329). ¿Son esas barcas las mismas que se llevan los cueros, las «barcas francesas» que hacen escala regular en Faro, más tarde también en Bayona, y que en 1133 serían prácticamente los únicos navíos mercantes que frecuentaban los puertos gallegos? Es muy posible que lo fueran, llegando con vino de Gascuña y Poitou, cuya importación en la Península Ibérica está documentada en los siglos XII y XIII (330). Su precio más barato (dan 12 *quartas* por un marco en lugar de las 8 del castellano) puede deberse perfectamente al costo más económico del transporte marítimo.

Estas barcas descargaban, como es de suponer, en Padrón, cuya importancia como desembarcadero de vinos hacia Santiago se va a mantener durante toda la Edad Media; al ser el de acceso más directo, el movimiento de vino en el puerto y en el camino de Santiago va a ser muy activo, sobre todo para el tráfico marítimo de corto radio, desde otros puertos gallegos, como se desprende de la alusión a «baxeles» y «pinaças», sus

(326) Por ejemplo, en la temporada 1442-43, cuando, en vista de que el arzobispo, cabildo y concejo de Santiago no pagan el vino de Orense más que a 2½ mrs. el *rosete* nuevo y venden el viejo a 4 mrs., el cabildo y concejo de Orense ordenan, a 21/10/43, que no se venda a nadie del arzobispado de Santiago a menos de 100 mrs./moyo el vino «de espeto» y a 90 mrs. viejos/moyo el *rosete*. A 13 de Marzo de 1443, como los de Santiago, pese a la carta real en contrario, hicieron «milipodio et estanco», el concejo orensano ordena que les castiguen con 10 mrs. viejos/moyo en el portazgo y que los pasen obligatoriamente por la barca del Miño, donde se hará la recaudación (AHPO, Notas Alvaro Afonso 1442-48, ff. 21 v. y 27 v., en *Devanceiros* II, 132-134).

(327) Una protesta casi de rutina es la que en 1488 hacen los concejos de Orense y Ribadavia, diciendo que, de tiempo inmemorial, han podido vender libremente sus vinos, su principal medio de subsistencia, a quien se los comprase sin que nadie se lo estorbase; y que en los últimos dos años, los concejos de Santiago, Pontevedra, Muros, Noya y Padrón han hecho ordenanzas, «ligas y monipodios», para que estos vinos no se puedan cargar por sus puertos para hacerlo con el vino propio al precio que quieren; los vinos de Orense llevan todo ese tiempo sin poderse vender en los puertos de mar y nadie de allí los puede comprar para exportar (AGS-RGS-XII-1488, 207).

(328) *Liber Sancti Jacobi*, IV.ix. ed. Whitehill, pp. 876-877.

(329) «De vino Castellano bono in Civitate adlato non minus VIII. quartis detur pro marca: de alio vino bono per barcas allato, non minus XII. quartis hic detur pro marca; & ille qui emerit, de unaquaque marcata unam quartam lucretur: ... de vino de nostra terra, qui voluerit emere, det pro in carrega magna solidos IIII. & nobis sine aliqua admixtione vendat IIII. pro duobus solidis & sibi lucretur mediam quartam» (*Historia Compostellana* III.xxxiii, p. 533).

(330) MICHEL, F. *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux...*, Bordeaux, 1867-70, I, pp. 152-153, citando la *Historia Major* de Mathieu Paris y varios documentos reales ingleses y franceses.

medios de transporte más frecuentes (331), y de algunos documentos que iremos viendo a lo largo de este apartado. Era, en su mayor parte, vino de fuera distribuido desde Pontevedra y otras partes, pero también cosechado en los viñedos del Salnés y otras tierras ribereñas de la ría de Arosa (332).

El interés del señorío de Santiago en el comercio del vino es grande y está bien documentado. Su control, en las villas de señorío arzobispal, no es el de una renta cualquiera: interesa directamente su abastecimiento a la ciudad, centro de considerable consumo y redistribución. Así, parte de las rentas del vino se cobran en especie: el arzobispo se lo hace transportar a Santiago, aun desde Betanzos o Pontevedra (333), o destina una parte para consumo opcional de sus mayordomos en concepto de renta (334). El tráfico del Ribeiro hacia los puertos, salvo Pontevedra, que se abastece directamente, pasa fatalmente por Santigo, donde se debe sacar una respetable suma en derechos de tránsito (335). Arzobispos y concejos buscarán la protección real para el abastecimiento de las villas (336) y defenderán sus derechos sobre ese tráfico y a los mercaderes que operan en él, aun contra los propios oficiales señoriales (337).

* * *

Hay múltiples menciones al cultivo de la vid en los alrededores de La Coruña. El vino que se sacaba de estos viñedos, y cuya calidad desconocemos, se concentraba en la ciudad, donde sufría una dura competencia de los vinos de fuera, procedentes sobre todo de las Mariñas de Betanzos y del interior *vía* Santiago, que entraban en ella para ser exportados por su puerto. En 1305, el concejo, respaldado por un privilegio real, prohibió a todos los forasteros almacenar vino en la villa. Uno de los perjudicados por esta medida fue Betanzos, cuyos vecinos tuvieron que sacar sus vinos por su deficiente puerto, menos frecuentado por los forasteros. Otro fue el monasterio de Sobrado, que «tenía por costumbre», seguramente desde la fundación, llevar allí su vino, almacenarlo

(331) 1435: «Otrosy, si aqui venier nao o baxel cargados de vinos ha de aver el mayordomo una gran cabaça o XL soldos por ella. Et si fuere pinaça de dos vicos ha de pagar esta calabaça de vino e mas dies mrs. e dos dineros. E destes des mrs. e dos dineros ha de aver el cabildo XIX dineros por portaje miuda (*Fueros*, 507)».

(332) 1451. El convento de Santo Domingo de Santiago afora a Pay Mariño de Lobeira unas tierras en el lugar de Figueirido (fgr. de S. Salvador de Lobeira, a 2 km. de Villagarcía), por dinero y una pipa de vino puesto por San Martín en el dicho lugar (AHUS. BN. *Santo Domingo* 336, ff. 153 v.-155).

(333) AHPPO. *LCP*, acta de 28/6/1440; AHDS. Fondo Gral. *Reg. B. y Rentas Mitra*, f. 48.

(334) Pontevedra, meds. XIII en adelante: «Iten de todo navio que traxier vino deve aver el mayordomo [quer] dos pichees, quer un soldo de la buena moneda, qual ante quiser el mayordomo escoger» (*Fueros*, 515). Para Padrón, v. nota 2.

(335) En 1435 la mitad del portazgo del vino, que había sido cedida por el arzobispo al Cabildo, estaba arrendada en 4.000 mrs. anuales, y el arzobispo retiraba anualmente 15.000 mrs. sobre la alcabala (retira dos años después 9.700 de Pontevedra) (AHDS. Fondo Gral. *Reg. B. y Rentas Mitra*, f. 1). En 1418, «a esta dita çidade viiña todo o viño de carreto por moytas et diuersas portas, et era deficele de gardar et escriuir... a dous fieês»(AM Santiago, *LCS*, f. 28 v.).

(336) 1312. Amparo al transporte a las villas del señorío de Santiago (ACS. *Tumbo C*, f. 297).

(337) En 1383 el arzobispo quita la pertiguería al conde D. Pedro Enríquez de Castro, porque entre otras exacciones indebidas «puso tributo un rayal a cada carga de vino de quantas entrasen en la dicha cibdat, en la qual cosa fazia grande atreuimiento et gran perjuicio del sennorio de la dicha Eglesia» (LOPEZ FERREIRO, *H. C.* VI, p. 186).

y venderlo en la población «cada que les menester era». El abad protestó contra la medida, pidiendo que se le permitiese seguir con el depósito y venta, alegando que procedía de sus propios viñedos y que no estaban actuando como intermediarios y consiguiendo que se hiciese con ellos una excepción y se les permitiese meter anualmente «fasta en quantia de çient toneles et non mas», una buena cantidad para darle salida localmente, pero no gran cosa de cara a la exportación (338).

Es en efecto imposible que el vino local fuese suficiente para atender a la gran demanda que había en los mercados extranjeros, especialmente en Inglaterra. No tenemos cifras de exportación para un año entero, pero en 1428 varias naves de peregrinos vuelven a Southampton con cargamentos que oscilan entre los 60 y los 230 toneles por buque. Si tenemos en cuenta que en un año santo podían ir más de 100 buques y la media de un año normal eran unos 25, sólo ingleses, y que no se llevaban prácticamente más que vino (339), podemos calcular los volúmenes de esta exportación. Las repetidas ordenanzas contra la introducción de vinos de fuera, siempre en vigor, quedaban pronto sin efectos prácticos pues las existencias se agotaban; es muy probable que también los coruñeses tuviesen sus viñedos en el Ribeiro y otras partes, pudiendo así introducir esos vinos como propios. El sistema que regía era el del «estanco» durante un periodo determinado, a partir del cual se podían vender libremente toda clase de vinos. Los de la comarca no debían de tener una calidad extraordinaria, cuando aun durante el tiempo de veda se ven desplazados por los otros (340). De hecho, con estos vinos forasteros, entre los que podemos identificar a algunos llegados del Mediterráneo, se constituía un depósito para reexportación hacia los países atlánticos (341) o reventa en el país (342).

* * *

Todas las colinas en torno a Betanzos estaban cubiertas de viñedos, cuyo producto era la base de su mercado de exportaciones. La conjunción de este cultivo y de la

(338) AHN. Clero. Sobrado, 546/11, en PALLARES, *El M. de Sobrado...*, 325.

(339) V. Parte II, cap. II.

(340) En 1476, los Reyes Católicos vieron una protesta del concejo en este sentido, y mandaron cumplir una ordenanza que tenían desde tiempo inmemorial por la que nadie de la ciudad o de fuera podía vender vinos de fuera parte «salvo en çierto tienpo de cada año por que vos otros podades vender vuestros vinos que avedes de vuestras heredades para vos aprovechar dellos, e que alguna o algunas personas yendo contra las dichas ordenanças... que se dise estanco, vendiendo los dichos vinos en los tiempos vedados que non los pueden vender», perjudican a los vecinos de la ciudad y sus cotos (AM Coruña, *Privilegios*, I/2). En 1493, nueva provisión, a petición del regidor Pedro Montoto: la ciudad tiene «preuillegio e hordenança que mientras en ella ouiere vino, que en la dicha çibdad e su tierra no entre vino de fuera parte. E que en las çibdades e villas e lugares del Reyno de Gallisia asy se usa que fasta que se vende el vyno que ay en ellas no entra otro de fuera.» (*Ibid.*, *Privilegios* I/25, 26).

(341) El vino de Murviedro llevado en 1462 en un navío de Pontevedra puede descargarse allí en su totalidad, o seguir viaje a Bretaña (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, ff. 55 v.-56).

(342) En 1242-52, el monasterio de Caaveiro, que por otra parte tiene numerosas rentas en vino de la tierra, lo envía a comprar a La Coruña, transportado por tierra en pellejos y por mar en barriles, en una pinaza que descarga seguramente en Puentedeume. Al ir expresamente a comprarlo a La Coruña, es evidente que no se trata de vino del país (Doc. publ. por MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, pp. 8-10).

cercanía del mar atrajeron hacia allí a la colonización cisterciense, que contribuyó aún más a su difusión (343). El intensivo cultivo, que llamaba la atención de los viajeros (344), producía un vino de una calidad que no se conoce bien, seguramente muy distinto del actual «agudelo», y cuya salida principal se hacía en dirección a los países nórdicos.

Se hace verdaderamente difícil seguir la exportación del vino betanceiro, teniendo en cuenta la falta de documentación sobre la actividad de su puerto. Hasta 1303 toda la cargazón se hacía por el de La Coruña, y el vino se almacenaba en la villa coruñesa, donde también se vendía seguramente al por menor compitiendo con los vinos locales. Esto contribuyó a la prohibición, ya mencionada, de 1303, golpe directo para Betanzos, que, con un puerto no muy bueno y una flota prácticamente inexistente, se veía en la necesidad de fletar directamente buques coruñeses y encargarse de su comercialización, en lugar de ponerlo, en La Coruña, en manos de los mercaderes exportadores. Los vecinos no pararon hasta lograr su revocación por Alfonso XI, que además les concedió, en 1350, la exención del diezmo sobre su exportación (345).

Podría achacarse a los avatares de la guerra de los Cien Años, en su fase final, un insólito interés de los ingleses por estos vinos, tal vez en busca de unos sustitutos para la producción de Gascuña: en 1454, un año después de la pérdida definitiva de Bordeaux, unos mercaderes genoveses embarcan desde allí 85½ toneles para Inglaterra (346). A fines del siglo, los bretones eran sus mejores clientes (347).

Es muy probable que no todo el vino que los de Betanzos exportaban fuese de la tierra; la infiltración de los omnipresentes vinos de Orense no se traduciría sólo en un consumo privado (348).

Por Betanzos se introducen también vinos franceses, de los que hay noticias esporádicas, como los 20 toneles y una barrica enviados por un mercader de Bordeaux en el *Santiago* de Avilés en 1510, y que no parecen responder a unas importaciones regulares (349).

* * *

Los puertos del obispado de Mondoñedo, zona de clima más cantábrico que atlántico, poco soleada y barrida por los vientos marinos, tenían ya de muy antiguo una

(343) PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, 173.

(344) «El país de alrededor es fructuoso y bonito, especialmente en viñedos» (A. de LALAING, en GARCIA MERCADAL, *Viajes...* I, 450). «Es tierra de mucho vino» (MOLINA, XXIX v.).

(345) *H.ª de Betanzos...*, 438.

(346) PRO. E28/84.

(347) 1493. Súplica del concejo de Betanzos para que no se hagan allí las represalias que J. de Arbolancha tiene pendientes contra los bretones, ya que «no tiene otro trato por la mar salvo con los dichos bretones que les compran sus vinos e mercadurías» (AGS-RGS-XI-1493, 95).

(348) En 1484, Pedro Salgueira, vecino de Betanzos, compra a Lopo de Frade, de Orense, 10 moyos de vino por 200 mrs., a través de un Roy Asturiano, quedando en ir a buscarlo en los 15 días alrededor de Todos los Santos. Lopo lo espera «fasta dia do entroydo» y, en vista de que no lo ha recogido, lo vende a 5 mrs./moyo, negándose a devolver la señal entregada (AHPO, *Registro Johan García*, 1484, f. 112, en *Devanceiros*, II, 160).

(349) ADG, Not. 4470, cit. BERNARD, *Navires...* III, p. 278.

sorprendente tradición viticultora. Creo que su caso es uno de los mejores que se pueden observar de una producción completamente condicionada por la demanda, y posiblemente puesta en marcha por ella. Vivero y Ribadeo, puertos de refugio muy antiguos, como los otros puertos menores de la zona, se pusieron a cultivar vino porque era lo que exigían y buscaban los primeros navegantes que aportaban allí en sus expediciones y les surtían de paños del Norte. El vino se cultivaba incluso en sitios como Bares y Celeiro, donde superaba en importancia a la pesca (350). Se cogía blanco y tinto, pero el blanco era el más característico y el que tenía una cotización más elevada. El blanco de Vivero ya se evaluaba, en 1285, a 250 mrs. el tonel (351).

Si bien tenemos datos de 1346 sobre la venta en Bretaña de estos vinos por mercaderes gallegos y vascos (352), su comercio organizado y a gran escala data de los años inmediatamente posteriores a la Peste Negra. Tal vez ambos acontecimientos estén relacionados entre sí de una forma más directa de lo que parece. Puede que la recesión en la producción de vino —la simple pérdida de la cosecha de 1348 o del año siguiente— ocasionada por la falta de brazos en las regiones de Gascuña y Poitou hiciera volverse a los clientes habituales hacia la costa cantábrica del reino de Castilla, tal vez menos afectada y en cuyos puertos la vida transcurría con una cierta normalidad. El hecho es que precisamente en 1349 no sólo la Galicia norteña, sino Asturias, se ponen a adquirir cereal y vino en Castilla con miras a su exportación (353); su producción de este momento, bien sea también de resultas de la peste, bien por la demanda extraordinaria, es insuficiente, y no están dispuestos a perder la oportunidad. Y, a continuación, se señala un incremento notable de los cultivos: los señores eclesiásticos del Obispado, los vecinos de los centros urbanos, repueblan de viñedos los valles de los ríos y rías de Ferrol, Cedeira, Ortigueira, El Barquero, Vivero, el Valedouro, las cuencas del Eo y Masma, los alrededores de Ribadeo. Monasterios y campesinos, mercaderes, burgueses de las villas y nobleza laica son los protagonistas de esta singular empresa (354). En 1351, el comercio

(350) MOLINA, *Descripción...*, f. XXX v.

(351) «... fue otra carta a quales quier que fueren cogedores del serviçio quel an de dar en conçeio de Viuero, que den a Pero Royz por un tonel de vino blanco quel tomaron dela moneda dela guerra, CCL mrs.» (GAIBROIS, *Sancho IV*, I, ap. doc. clxvii). «Distintos tipos de uva permiten la obtención de vinos tintos o blancos, mostrando el monasterio una clara preferencia, siempre que lo manifiesta, por los blancos, procedentes tanto de la cuenca del Eo: Trabada o San Tirso, como la del Sil...» (MARIÑO, *Señorío de... Meira*, 302-303). En un cargamento hecho a L'Ecluse en 1374, la *ratio* blanco/tinto parece ser de 3:1 a juzgar por unos criterios de intercambio en los que no se expresan precios (SAB. *Politieke Oorkonden*, 1e reeks, 1325/3).

(352) El marino Juan Pérez de Bermeo, transportista, y Domingo Aynes, «burg. de Rybadeu en Espaigne & marchaunt du dit vassel» llevan a Brest y St.-Mathieu 40 toneles y 3 pipas de vino blanco y tinto. (PRO SC8/210/10455; CCR 1346, pp. 11, 20, 22).

(353) Cortes de León de 1349, cap. 27: «Alo que dizen que ha omnes en el rregno de Gallizia e de Asturias que van por vino e pan, e lieuanlos a vender fuera del rregno, e que desto que asi se vende, que demandan los nuestros cogedores alcauala, e que nos pedian por merçed que mandasemos que desto non demandasen alcauala, pues se non uendia en el rregno.= A esto respondemos que tenemos por bien de mandar sobre esto fazer declaramiento por algunas encubiertas que se fazen, e mandarlo hemos declarar en tal manera quel que leuase alguna cosa fuera del rregno que sea suyo verdaderamente, quele non manden alcauala.» (*Cortes* I, 635-636).

(354) Cf. RODRIGUEZ GALDO, *Señores y campesinos*, p. 91 ss. y mapa p. 93; y 122, y MARIÑO VEIRAS, *Señorío de... Meira*, pp. 296-298 y *El viñedo bajomedieval en la cuenca del Eo*, «Compostellanum» XVIII (1973), pp. 215-231.

de exportación de Vivero y Ribadeo está lanzado. Los procuradores de estas villas piden, en las Cortes de Valladolid de ese año, que se les dispense del pago de los diezmos de la mar para su exportación: el cultivo es muy costoso —dicen—, y orientado exclusivamente al comercio: «cargan dél para vender a otras partes por traer por él viandas e pannos e mercadorias que entienden queles cumple para su mantenimiento» (355). Se inicia a partir de estos años una importante exportación, dirigida hacia el área franco-flamenca, documentada sobre todo en el último cuarto del siglo XIV y principios del siguiente por lo que respecta a las fuentes extranjeras, pero que continúa, si nos apoyamos en la cronología que delimita la expansión del viñedo en esta región, hasta la segunda década del siglo XVI (356). Los mercaderes de Vivero y Ribadeo, en sus propias naves, fletando cuando éstas son insuficientes las de patrones coruñeses y vascos, recurriendo a transportistas hanseáticos en tiempo de guerra y cargando incluso en navíos flamencos que han ido a buscar los «vinz de Vivieres» bien conocidos en L'Ecluse, envían por el Canal cargamentos que oscilan entre los 50 y los 150 toneles por buque (357), trayendo valiosas mercancías en el tornaviaje (358). El vino parece ser su principal artículo de intercambio con los países nórdicos.

Podemos preguntarnos si ese «vino de Vivero» que aparece en las fuentes inglesas y flamencas era realmente de producción de la comarca o si al menos parte de él procedía de otros lugares y tomaba en el extranjero el nombre de su puerto de embarque. Es un vino fácilmente identificable para los mercaderes flamencos, pero tal vez por alguna marca de origen en los envases (359), y puede tratarse de un caso parecido al del vino de «Ordiale» que se desembarca en Harfleur a fines del siglo XIII, y que se llama así por ser sus principales transportistas los marinos de Castro Urdiales (360). Es difícil pronunciarse, a la vista de los refuerzos con que vimos engrosar la producción propia; de la denominación «Vivero» que aparece como única para todo el sector de costa entre el Eo y Ferrol, y, en sentido contrario, de la abundancia de vino que se coge en los alrededores de la villa, cultivado en unas condiciones ecológicas difíciles y hasta forzadas (361).

* * *

Los vecinos de Muros y Noya no parecen haber sido, en cambio, grandes viticultores. Aunque seguramente haya una pequeña producción local, estas villas parecen haber desempeñado sobre todo un papel distribuidor, especialmente de vino

(355) *Cortes*, II, 73.

(356) V. nota 354.

(357) V. parte II, cap. II, 2).

(358) En 1401, la barca *Santa María* de Vivero trae de regreso 120 balas de paños y otras mercancías por valor de 20.000 escudos/oro (PRO, C47/32/24).

(359) Un tonel encontrado flotando en el mar cerca de Ostende, en 1408, es identificado inmediatamente como «vng tonel de vin blanc de Vivieres», y vendido a un burgués de la villa, que se niega a dar más de 13 coronas de oro por él, teniendo en cuenta que ha sido un hallazgo (ADN, B-6112, f. 15). ¿Llevaba el tonel, como era costumbre, la marca de la villa? ¿O fue identificado al catarlo para ver su color y estado?

(360) *Recueil des Historiens de la France. Comptes Royaux (1285-1314)*. Paris, 1954, pp. 602 ss.

(361) Cf. MOLINA, «es tierra de mucho vino», y *Cortes* II, 73.

mediterráneo. Que a lo largo del siglo XV se abastecían regularmente en el Ribeiro para exportar, lo vimos por las protestas de los concejos de Orense y Ribadavia en 1488, precisamente cuando pierden su clientela. Es justamente por esos años cuando Muros y Noya están entre los principales puertos de recepción de los vinos procedentes de la Corona de Aragón (362). ¿Fueron estos vinos los que desbancaron en parte a los orensanos? Es significativa la falta de documentación sobre producción local, y lo proporcionalmente importante de la que queda que apunta a un tráfico de distribución en el que estas villas importan por mar y distribuyen por tierra (363). El estanco del arzobispo, en vigor entre San Martín y Navidad, termina en Noya convirtiéndose en un despacho regular en manos de arrendadores (364). En la misma villa se prohíbe, en 1428, el despacho en tabernas montadas en los arrabales, lugar de residencia preferente de marineros y mareantes, que importan vino por su cuenta (365).

* * *

El formidable mercado de vino de Pontevedra, sólo superado por el de Santiago, se desarrolla en dos direcciones: importación y exportación, y en un doble ámbito geográfico: Galicia y el exterior. Su importancia se puede deducir de las elevadas cifras que alcanza la alcabala del vino, que sobrepasa con mucho a la del pescado y deja totalmente atrás a los otros ramos (366).

Pontevedra recoge la producción del cuadrante SW de Galicia: los Ribeiros de Avia y Miño, Monterrey y Milmanda y el Bajo Miño, y otros más alejados: los portu-

(362) V. Parte II, Cap. IV. 1).

(363) Derechos del mayordomazgo de Muros en 1435: «Iten de cada tonel de vino que venga a Muro e sea onbre de fuera de la villa paga un mri. ... Iten de cada bestia cargada de vino que salga de Muro a otra parte saluo sy fuere de vezino, paga cinquo dineros» (AHDS. Fondo Gral. *Reg. B. y R. Mitra*, f. 45).

(364) LOPEZ FERREIRO, *H. C.* VII, pp. 65-67. En 1505, los arrendadores del estanco se niegan a pagar la alcabala por el vino que venden, provocando una orden real de que la paguen, ya que nadie está exento de ella (AGS-RGS-X-1505, 273). Los arzobispos renunciaron al estanco en 1544, en el pontificado de D. Gaspar de Abalos (LOPEZ FERREIRO, *Op. cit.*, VIII, 103).

(365) LOPEZ FERREIRO, *Op. cit.*, VII, p. 66.

(366) Comparación entre la alcabala del vino y la del pescado, en Pontevedra. Las cantidades, salvo la cifra de 1459, que corresponde al arrendamiento global de la renta, son parciales, detraídas por el arzobispo en concepto de la donación real que tiene sobre ella; sacaba siempre unas cantidades proporcionadas al total, de modo que estas cifras, si bien no nos dan las cantidades íntegras por las que se arrendaban, son útiles para conocer la importancia relativa del tráfico.

Año	Vino	Pescado	Referencia
1437	9.700 mrs.	4.100 mrs.	LCP f. 8 v.
1438	9.700	4.100	*Ibid*, 31
1442	16.500	10.000	*Ibid*, 63
1444	11.000	5.000	*Ibid*, 72
1450	10.000	10.000	*Ibid*, 91
1451	8.000	5.331	*Ibid*, 94 v.
1459	42.000 *	27.600	*Ibid*, 107

* En segunda vuelta de subasta; la primera había sido de 39.000.
No hubo segunda vuelta para el pescado.

gueses de «Monção» y los aragoneses de Murviedro y el Priorato, unas veces directamente y otras reexpedidos desde Noya y Muros (367), sin faltar tampoco los vinos andaluces (368).

Pontevedra tenía además una abundante producción propia, en el alfoz de la villa y en las aldeas de las cercanías: un vino «ullao» como el que se cultivaba también en Morrazo, la ría de Arosa, la vega de Padrón y la Mahía, y que pasaba por ser el mejor de esta variedad dentro de la comarca (369). Su pugna con los vinos «de fuera parte» protagoniza un conflicto crónico entre los mercaderes que dominan la corporación municipal y los mareantes del arrabal de la Moureira. Bastante bien documentado, merece la pena seguir sus pasos, ya que no se trató seguramente de un problema aislado: en su base estaba la creciente capacidad importadora que iban adquiriendo los arrabales de pescadores, en Pontevedra como en otras partes.

Aunque el mercado de vinos de Pontevedra estaba celosamente controlado por un concejo, en el que los mercaderes profesionales y los beneficiarios de rentas rurales tenían mucho peso, las constantes restricciones a la entrada de vinos de fuera obtenían invariablemente poco éxito. Vimos (nota 367) cómo un barquero del arrabal tenía regular y abiertamente vino de Ribadavia en su poder. Una ordenanza de 28/3/1444 prohibía taxativamente la entrada de todo vino de fuera, salvo el transportado, por privilegio o licencia especial, en dos carabelas locales (370). A partir de 1444 se vuelve a prohibir la entrada por mar de un variado elenco de ellos (el blanco de Ribadavia seguía autorizado), so pena de perder la mercancía 'e qualquer que o tomase que o podese levar para sí sen pena alguna»; existía aún la posibilidad de un acuerdo entre el perdedor y el tomador para, de esta forma, meter el vino en la villa; si este último truco era también descubierto, la multa era de 2.000 mrs. La ordenanza parece haber sido desencadenada por la llegada al puerto de la nave de Johan Carneiro, cargada de

---

(367) En 1444, el concejo prohíbe (en vano) la entrada de «vino alguno de sobre mar asi branco conmo tinto ... nen de Oureês e Millmanda e Monterrey e Monçon, salvo vino branco de Ribadavia...» (*LCP*, f. 74 v.). En 1429 un barquero de Pontevedra paga por una casa en la rúa da Barca (Moureira) un foro de una azumbre de blanco de Ribadavia al mercader Fernán Froitoso (*Tumbillo Sto. Domingo*, p. 46, n.º 31); en 1519, Ares de Monterroso, vecino de Pontevedra, envía al Ribeiro por vino a Ruy Portageyro, mercader (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1519, f. 88). A 28/5/1484 se asegura en Barcelona un vino tinto cargado en Tarragona o Salou, «sus la barxa patronejada per Pedro Alons Sanches... per portar... al port de Muros o de Noyha del Regne de Gallicia... Si les dites botes ab lo dit ví se trestajaran o les volran portar e navegar dels dits ports... fins a Pontovedra e/o a la Ria d'Aroça, que los asseguradors... sien tenguts correr lo risch e perill... fins tant que... seran junctes Pontovedra e/o a Ria d'Aroça...» (AHPB. N. G. Gili, *Secundus lib. sec.*, ff. 83 v.-84). V. parte II, cap. IV. 1).

(368) V. Parte II, cap. III. 2).

(369) «... por ser el dicho ullano que en la dicha villa se cogia el mejor que se cogia en todo el dicho arçobispado del Padron alla». (*Documentos... Pontevedra*, I, 243). En 1430, un lugar en S. Martín de Vilaboa (Morrazo) debe en foro anual una azumbre de vino «ullaao»(*Tumbillo Sto. Domingo*, p. 30, n.º 5); un marinero de Portonovo, en 1517, se obliga con el mercader de Combarro Juan de Magallães por 40 celemines de centeno y una pipa de vino «ullao» (AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1515-18, f. 88 v.).

(370) «... que doje este dito dia en deante non entrase vyno alguno de fora parte por mar nen por terra, salvo o vyno da caravela de Juan Bieites que agora estava aa Ponte da dita villa, e o vyno da caravela por que o dito Juan Garcia Rouco e Gonçalo de Camoens e outros vezinos... abian enbiado» (*LCP*, f. 44 v.).

vinos de origen prohibido, y que no es autorizada a descargar, ordenando hacer una averiguación sobre qué vecinos «avian compañas de vino con estrangeiros algunos» (371).

La llegada del navío y la publicación de la ordenanza ocurren en el mes de octubre, fecha demasiado temprana para el transporte del vino nuevo de las cercanías, pero que en cambio era una auténtica charnela dentro del ciclo de los viajes al Sur. Llegaban los rezagados que se habían quedado en el verano por el Mediterráneo y que volvían con el mejor cargamento de retorno que podían traer: el vino catalán, valenciano, eventualmente andaluz. Marchaban los de la campaña siguiente, a los que convenía tener advertidos de la suerte que les esperaba si hacían «compañas de vino» con esos extranjeros en quienes reconocemos fácilmente a los mercaderes catalanes que se asociaban a los gallegos para la exportación de los vinos del Priorato y Murviedro (372). No eran los burgueses de la villa los únicos que armaban buques sobre esta ruta: tenían también una participación importante —más, seguramente, de lo que se trasluce en las fuentes— los mareantes de la Moureira (373). En la Moureira se almacenaba, pues, vino importado, que seguramente se dedicaba casi exclusivamente a la reventa, mientras sus habitantes adquirían también por su cuenta, y principalmente para su consumo, el «ullao» y otros vinos gallegos de otras comarcas sin comprarlo a los mercaderes de intramuros. Para esto último disfrutaban de un privilegio otorgado en el pasado por uno de los arzobispos.

En vista de que los regidores del concejo, casi todos comerciantes en vino, les impedían ejercer este derecho, pese a la carta del arzobispo mandando que se les respetase, los mareantes reclamaron en 1492 ante la justicia arzobispal. Los cargos eran que el alcalde Gomes Crú había mandado hacer registros y tomar prendas a algunos que tenían encubado vino ullao (como hacía todo el mundo, incluso los propios regidores) y les impugnaba su derecho a meter vino de fuera para su consumo «e de sus mujeres e fijos e criados como siempre lo fisieron». Las prendas no se devolvieron y se amenazó a los mareantes con obligarles a comprar el vino de los mercaderes, aunque fuera más caro; los mareantes, según éstos alegaban, lo conseguían mejor y más barato de los labradores de las afueras, estando además en posesión «de poner e encubar los dichos vinos blancos [ullaos] e de sobre mar e de Orense en las dichas sus casas». Nueva petición de justicia, insistiendo —es difícil creerlos— en que no revenden los vinos que tienen almacenados, cosa que sí hacen los regidores, que los compran en otras partes y junto con los suyos los venden a vizcaínos, bretones y otros extranjeros. Los regidores respondieron con una protestación, diciendo que mostrarían sus derechos en contrario, y pidiendo que el arzobispo juzgase por vía de expediente y no en figura de juicio. Que, aunque la petición de los mareantes y sus alegaciones eran fundadas, el meter el vino de fuera perjudicaba a la villa; que de tiempo inmemorial el vino de cosecha de los vecinos se había consumido y vendido en Pontevedra sin problemas y al precio que cada uno ponía; que ni los vecinos ni los mareantes del arrabal tuvieron nunca licencia para meter vino tinto mientras no se gastase el vino local, y siempre que los mareantes

(371) *LCP*, f. 74.

(372) Y que eran los mismos que les compraban el pescado. Cf. una compañía de este tipo con los Bonet, en AHPB. B. Masons Minor, *4.º Man. c. c. & al.*, ff. 55 v.-56, en 1462.

(373) V. *infra*, cap. V. 2) y PEATGE, pp. 23-32, donde se han podido identificar bastantes mareantes pontevedreses vendiendo en Valencia e incluso como propietarios y patrones de buques.

lo intentaron se les impidió; por lo tanto, no han tenido la «pacífica posesión» que alegan (374). Dicen que, si ellos no pueden meter vino de fuera mientras no gastan el propio, con más razón se les debe prohibir a los mareantes, que no cosechan ni encuban y lo traen de fuera todo el tiempo. El vino que meten los mareantes —dicen— hace que el de su cosecha se deje de consumir y vender y las villas se pierdan, teniéndose luego que traer el vino ullao de fuera, cuando el ullao de Pontevedra es el mejor de todo el Arzobispado. La conducta de los mareantes —siguen alegando los del concejo— va contra todas las ordenanzas municipales de toda Galicia y Castilla, donde no se puede importar vino mientras no se haya consumido el propio; en Pontevedra, concretamente, sólo se hace una excepción con el blanco de Ribadavia, hasta Navidad. Esto siempre se guardó y se castigó a los infractores, y si alguna vez se hizo lo contrario fue en años de mala cosecha y con autorización expresa de la corporación municipal.

Ambas partes acudieron de común acuerdo al arzobispo y éste mandó que se cumplieran las ordenanzas. La protesta de los mareantes originó un pleito, en el que el provisor del arzobispo sentenció que:

a) Los mareantes habían estado siempre en pacífica posesión de meter vino de fuera para su propio consumo (no para reventa).

b) Podían seguir haciéndolo; pero en años de cosecha local muy abundante, y para que no se perdiese, se les podía obligar como al resto de los vecinos y dentro de unos plazos a que consumiesen el de la villa, a precio razonable.

c) Se condenaba al concejo en las costas, por vicio de forma en la denuncia.

El concejo apeló entonces al Consejo real. Entre las muchas razones alegadas —unas mejores que otras— los argumentos de más peso eran:

a) Los mareantes, como vecinos que son, estaban sujetos a las ordenanzas municipales y no podían crearse sus propias leyes en contrario.

b) Es falso que hayan estado en pacífica posesión de ese derecho; siempre se les ha estorbado y castigado.

Los mareantes, por su parte, contraatacaron pidiendo se declarase desierta la apelación, por:

a) Aquella disposición no era de interés general del municipio y afectaba sólo a unos particulares propietarios de viñas; por lo tanto no tenía validez como ordenanza municipal.

b) Llevaban más de «veinte, treinta, cuarenta, cincuenta y cien años» metiendo vino de fuera, por lo que alegaban prescripción inmemorial.

c) Se acogían a una situación de hecho: había salida suficiente tanto para los vinos de la villa como para los de fuera, y ninguno quedaba sin vender.

Finalmente, por una sentencia de revista dada a 21/8/1493, se concedía permiso a todos los vecinos, tanto de la villa como de sus arrabales, para meter vino de fuera, salvo en Agosto y Septiembre, en que se consumiría y vendería solamente el vino local, y salvo que éste se hubiera ya agotado también en estos meses. No había restricciones a las importaciones para consumo privado. La venta quedaba en cambio restringida al recinto amurallado de la villa, quedando prohibido vender en los arrabales tanto el vino de fuera como el local (375).

(374) Cierto: cf. *supra*, notas 370 y 371.

(375) Expediente publicado *Documentos... Pontevedra*, I, pp. 234-275.

Tres años después se recapitulaban las ordenanzas antiguas de la villa y se añadían otras nuevas (376). En ellas se dedicaba una atención preferente al comercio de vino. Se regulaba la importación y exportación por mar (377), las entradas por tierra de los vinos procedentes de Ribadavia, Orense, Milmanda «ou de outra qualquer parte contra estas comarcas», donde vecinos de Pontevedra podían ser propietarios de viñedos (378), y la redistribución por tierra o por mar de los vinos de fuera (379). Otras disposiciones dejan ver el papel colector y distribuidor de Pontevedra: en ella metían vino, para su venta o para su exportación, el monasterio de Poyo que tenía franquicia de 40 toneles (20 el abad y 20 el convento), debiendo pagar, en caso de meter más cantidad, a sueldo por libra como el resto de los vecinos, y forasteros entre los que se contaban, también con privilegios fiscales, los canónigos, racioneros y capellanes de la Iglesia de Santiago (380). Respecto a su venta local, no estaba estancada, como en Noya: las únicas restricciones eran que los vecinos no podían venderlo en taberna, y respecto a la Moureira, las ordenanzas añadidas prohibían su venta al por menor, que seguramente se seguía haciendo tras la sentencia de 1493.

Es interesante, tras haber leído todos estos documentos, observar la cortina de humo que rodea al por otra parte bien documentado tráfico de vinos del Mediterráneo, ocultos tras los «tintos» anónimos, los llegados «sobre mar» y los etcéteras en que rematan las enumeraciones de procedencias. Algunos atisbos nos da la mención a vino en «botas», típico envase del área catalano-aragonesa, equivalente más o menos a una pipa y homologado con ella (381). Se trata seguramente de un tráfico del que se benefician igualmente mercaderes y mareantes, unos y otros asiduos de los puertos mediterráneos, y que no conviene poner demasiado en evidencia en la documentación destinada a ser vista por oficiales reales, ya que su entrada perjudica directamente a los vinos gallegos y castellanos.

En cualquier caso, las ordenanzas siguieron sin respetarse y o continuó: entre 1515-18, el licenciado Maldonado envió una carta a los vecinos y clérigos de la villa, denunciando el hecho de que, pese a la orden de vender los vinos locales en Junio y Julio (como vemos, se adelantó la fecha desde la sentencia de 1493), se entremetiesen a vender los vinos «de fuera parte» y de sus propiedades de fuera de la villa, «y lo peor hera que los vendiedes syn querer pagar sysa (382)».

* * *

(376) *Documentos...* I, 220 ss.

(377) El vino llegado por mar paga 39 mrs. (bl. en 3 d.) por tonel; 19½ mrs. por pipa o bota (obsérvese este segundo envase, mediterráneo). El vino embarcado y transbordado de un navío a otro, paga 29 mrs. viejos por tonel de cargazón.

(378) Deberá pagar siempre, aunque sea propiedad «diezmo a Dios» de vecinos de Pontevedra, y hacer las cargas «ha lagea de Moldes segund syenpre foy costume ou en outro tanto termino como ha da lagea de Moldes aa vila en derredor, e se por y pasare ou metere doutra guisa, que le seja contado por carga enteira e que asy pague».

(379) Pagan 8 d./ carga (1 tonel equivale más o menos a 7 cargas).

(380) Pagan 7 blancas por carga, frente a la tarifa normal, que son 14 s. por descargar dentro de la villa; si sale, o pasa en tránsito, paga 8 d./carga.

(381) Cf. *supra* y *LCP*, 28/6/2440: «para o carreyro que leuou as tres botas de vyno do arçebispo... nove marauedis».

(382) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, Libro 1, f. 91.

La ciudad de Tuy era centro de otra comarca productora de excelentes vinos (383). Producción abundante, excedentaria (384), y parte de la cual, por lo menos, se cargaba en navíos para el exterior.

La importancia de Tuy como puerto exportador de vinos está documentada desde muy antiguo. En el mandato de Fernando III de 1250 protegiendo el derecho de relego del obispo, se prevé la llegada regular, a cargar vino, de barcos de fuera (385). Sin embargo, no he encontrado ninguna mención explícita a vinos del Bajo Miño en los circuitos comerciales de Galicia o del exterior. Son unos vinos anónimos, que probablemente tienen salida hacia el Norte de Portugal (386) y esporádicamente completan cargamentos con dirección a los Países Bajos, ya en época tardía (387). Es muy probable, además, que por Tuy desembocase por vía fluvial o terrestre parte de la producción del Ribeiro.

Sobre la incitante cuestión de si los vinos de Ribadavia llegaban a Tuy realizando todo el trayecto por vía fluvial, seguimos sin tener testimonios fehacientes, aunque no se puede descartar la posibilidad de un «flotaje», afirmación lanzada en 1843 por Taboada Leal y recogida por el P. Samuel Eiján (388). Es más que probable que los vinos hiciesen un viaje Miño abajo por lo menos desde Salvatierra, e incluso desde Filgueira, cuyo «porto», controlado por los monjes de Melón, tenía una importancia considerable en la Edad Media. La navegación por el Miño, ya entonces bastante dificultada por las rocas y por los «caneiros» de las pesquerías, debía sin embargo de ser practicable para almadías o embarcaciones pequeñas, y los caminos ribereños eran malos y poco directos, lo que abona una hipótesis que de momento no se puede confirmar.

La otra cara —llena de incógnitas— del comercio vinatero de Tuy son sus importaciones. ¿De dónde procede el «baixel» de Bayona que, en 1370, cargado de vinos, ancla en el puerto de Lavacuncas (389)? ¿De Andalucía?, ¿de Portugal? ¿De Francia?

---

(383) «La mayor proporción de viñedo... se registra en el Bajo Miño, aguas abajo de Tuy... Le siguen... el otro tramo del valle del Miño, entre Tuy y Creciente; la zona costera y por último los valles interiores» (PORTELA, *La región del Obispado de Tuy...*, 164-166).

(384) «Lo que si parece producir nuestra región, bastante por encima del nivel de su propio consumo, es el vino» (*Ibid.*, 191).

(385) «Mando quel Obispo haya Relego del dia de San Juan Baptista de Junio fasta quince dias de guisa quel vino quel Obispo vendiere en su Relego, que lo pueda vender por más de un dinero a la quarta que se vendia lo más caro al tiempo que se comienza el Relego: e mando que en todo el tiempo deste Relego, que ninguno non sea osado de vender vino en la Villa de Tuy, si no el Obispo de Tuy: e quien quier que este Relego quebrantare e non guardare, pierda la Cuba con el vino que comenzare a vender, e cient sueldos: pero si en tiempo del Relego veniesen Barcas a la Villa, mando que los de la Villa que puedan vender sus cubas de vino a estrangeros para levar en las Barcas» (GALINDO, *Tuy en la B.E.M.*, p. 41).

(386) El vino figura entre las mercancías relacionadas en el arancel de portazgo y diezmos de Tuy a fines del siglo XV, publ. IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos portos...*, 23-25.

(387) En 1514 se cargan dos toneles en una nave de Noya con destino a Arnemuiden (AHUS, Hospital Real, *Escrituras*, leg. 1, ff. 38-40, cit. GELABERT, *Santiago...*, p. 262.

(388) «De creer al Sr. Taboada Leal, aun en el siglo XVI se transportaban por él en balsas los vinos del Ribero. Lo propio supone el Sr. Martinez de Padín, cuando, al hablar de la decadencia del comercio de Ribadavia en la misma época, manifiesta que «la navegación del Miño, *descuidada ya por algún tiempo por los naturales*, fue del todo abandonada: unas avenidas tras otras amontonaron arena sobre arena, obstáculos sobre obstáculos, y hoy está impracticable» (EIJAN, Samuel, *Historia de Ribadavia y sus alrededores*, Madrid, 1920, p. 29).

(389) «... él veera con ho dito veichel ao dito porto cargado de vinhos e... lanzara hi áncora» (ACT. Prot. Nuno Glez., II, f. 21 v., publ. IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos «portos»...*, pp. 69-70).

Desde luego, no parece llegar de ninguna de las tierras del contorno, ni de los puertos distribuidores de las Rías Bajas, que se surten precisamente de los mismos vinos de que se puede surtir Tuy. La fecha hace casi imposible que se trate de vinos de la Corona de Aragón, que sin embargo, un siglo más tarde, serán objeto de tráfico por parte de mercaderes de la ciudad, que lo venden en otras partes de Galicia y en el extranjero, como Fernán Correa, que, en 1462, lleva vino de Murviedro hacia La Coruña y Bretaña (390).

* * *

Las medidas del vino eran tan variadas y complejas como todas las demás. En las villas del arzobispo, Santiago daba la pauta para los sistemas métricos urbanos (391), como la daba Mondoñedo para las medidas de los puertos de su obispado (392); la azumbre toledana era la unidad oficial (393), allanando las diferencias de *moyos* y *canadas* de uso cotidiano, que variaban mucho en el medio rural. En los alrededores de Villagarcía, por ejemplo, una pipa de «boo viño merchante» llevaba 25 *canadas* grandes (394), lo que implica la coexistencia con una *canada* menor; a poca distancia de allí, pero dentro del área de influencia de Pontevedra, en la zona de Portonovo, la pipa llevaba 20 *canadas* (395), y así sucedía con el resto.

Este rompecabezas metrológico era una rémora para el comercio, y por consiguiente se simplificaba en el puerto. Las unidades mercantiles eran, al menos de nombre, las internacionales: el tonel y sus submúltiplos la pipa (½ tonel) y el barril (½ pipa). La pipa «de cargazón» (ca. 500 litros) estaba homologada con la bota catalana (396). Por supuesto, estas medidas no se correspondían exactamente con las otras internacionales; su homologación se hacía a efectos prácticos. La pipa era la unidad más variable, pues reflejaba unidades menores locales (canadas, quartas, moyos), diferentes en todas partes. Ella daba la pauta para la capacidad del tonel y del barril. En los puertos forasteros debían, por lo tanto, conocer la capacidad exacta de estas pipas según su procedencia, que venía indicada por las marcas en el exterior del envase (397).

---

(390) AHPB. B. Masons Minor, *4.º man. c.c. & al.*, ff. 55v.-56).

(391) El concejo de Pontevedra manda un emisario «para marcar as para... por elas se marcaren as medidas da dita villa» (*LCP*, acta de 13/3/1437).

(392) LOPEZ ALSINA, *Introducción al fenómeno urbano....* Ordenanzas de Mondoñedo de 1316 (p. 142) y 1503 (p. 151).

(393) Para Mondoñedo, v. nota 2, para Padrón, AHUS. B.N. *Santo Domingo*, 336, f. 32 v.

(394) AHUS, *Ibid.*, ff. 153 v.-155.

(395) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, Libro 1, f. 88 v.

(396) Las ordenanzas de Pontevedra de 1496 mencionan el «tonel de cargaçon» «pipa de cargaçon» y «bota de cargaçon» para los casos de carga, descarga y transbordo, mientras la «carga» (de acémilas) se usa para el tráfico por tierra (*Documentos... Pontevedra*, I, 225).

Y, de hecho, encontramos frecuentes ventas e intercambios de estos envases vacíos entre Galicia y los países de la Corona de Aragón: las diferencias eran, pues, irrelevantes en los medios mercantiles de ambos países.

(397) Las pipas que, con la marca de Pontevedra, iban para exportación, llevaban 3 moyos y medio, y con esta medida eran conocidas en todas partes. En unas ordenanzas de Pontevedra (traslado y confirmación de 1609) se ordena que los toneleros de la villa, a la vista de esta larga tradición y de los fraudes y confusiones a que podría dar lugar el variarlas de capacidad, las sigan construyendo de la misma medida. (en *Documentos... Pontevedra*, I, 108).

4) *CUEROS, MADERA Y HIERRO: UN PEQUEÑO Y SOLIDO COMERCIO*

Ocupando un discreto segundo plano junto a las grandes exportaciones de pescado y vino, los cueros, la madera y el hierro, por este orden de importancia, son unas mercancías «de fondo» que suelen completar muy regularmente la carga de los buques gallegos. Los cueros, a escala general; la madera y el hierro más restringidos al sector norteño.

Estos tres artículos, incluidos con frecuencia entre las «cosas vedadas» o sujetos a restricciones, tienen tal importancia para el comercio modesto de Galicia y Asturias que estas dos regiones gozan de un régimen de exportación privilegiado. Los mercados, por otra parte, están asegurados y son muy estables: en todas partes el hierro y los cueros son bien recibidos, en grandes o pequeñas cantidades. Y la madera cuenta desde muy antiguo con la sólida clientela de Portugal y la Andalucía occidental.

No son tampoco mercancías que dependan para su obtención de un determinado sector profesional o de una dedicación agrícola o pesquera especializada. La participación en su comercialización se apoya en una base social muy amplia, en la que entran desde los señores terratenientes hasta los campesinos, los pequeños comerciantes, particulares y marineros. Las partidas pequeñas y grandes de hierro y cueros proceden de orígenes muy dispersos y en la venta de madera intervienen gentes de toda la comarca.

a/ *Los cueros.*

Con su importante cabaña ganadera, Galicia fue un país exportador de cueros desde época muy temprana, no diferenciándose en esto de otras regiones de la Corona de Castilla. Artículo de primera necesidad en vestido y utillaje, se necesitaban cueros en todas partes, incluso en las principales áreas exportadoras de curtidos, que lo importaban en crudo de otras partes para su preparación (398).

La exportación de cueros fue una de las primeras del incipiente comercio gallego; ya en las primeras décadas del XII se vendían a las barcas extranjeras que llegaban a los puertos en unas cantidades tales que llevaron a Gelmírez, en sus ordenanzas de 1133 (399), a poner coto a su venta, sin duda para impedir una matanza incontrolada de reses con los consiguientes efectos de inflación de carne, destrucción de la cabaña ganadera y pérdida de fuerza de trabajo agrícola. En 1252 los cueros eran cosa vedada en todo el reino castellano-leonés, salvo en Galicia y Asturias, donde se permitía seguir con su exportación ya tradicional de cueros bovinos, pero sin poder sacar por sus puertos cueros de otro origen que intentasen introducirse allí para ser exportados (400). En el resto de Castilla las reses bovinas estaban protegidas, insistiendo las ordenanzas en la prohibición de matarlas sin motivos serios que les impidiesen servir de bestias de labor. Eran también más caras que en Galicia y Asturias, probablemente por escasez de la cabaña bovina castellano-leonesa (401), y porque lo era el coste de la vida en

(398) OTTE, *El comercio exterior andaluz...*, pp. 224-225.

(399) «Mandamos y confirmamos que nuestros mercaderes no vendan a los barcos que arribaren a nuestros puertos los cueros de bueyes y de vacas, ni las pieles de cabrones y cabras» (*Historia Compostelana*, III, cap. XXXIII).

(400) Privilegio concedido por Alfonso X en las ordenanzas que dio para Santiago (*Fueros*, 377-378).

(401) Cortes de Jerez de 1268: «et que non maten buey synon por veges o por descornadura o por tal cosa que non sea para labor, e quelo muestre ante, aquel quelo quisiere matar... El cuero

general. Además, la exportación de cueros debió de hacerse tan sin medida en algunas ocasiones que redundó en perjuicio de las necesidades locales. Una decisión que no sabemos si afectó o no a Galicia fue la que se tomó a partir de una petición al respecto en las Cortes de Toledo de 1462: los cueros «vacunos e ovejunos e cabrunos», antes de ser vendidos fuera de la localidad, tenían que ser puestos públicamente a la venta en ella; solamente los excedentes se podían sacar (402). La disposición se revocó en las Cortes de Toledo de 1480 (403), quedando el comercio de cueros totalmente libre a partir de entonces.

Su preparación para el comercio era por lo general muy rudimentaria. Los de buey y ternera iban enteros, con toda su pelambre, y con el tratamiento de sal indispensable para resistir la putrefacción y llegar en condiciones hasta el curtidor. Raras veces se curtían los destinados a la exportación, aunque se mencionan sus salidas en los fueros de Noya (404). En Galicia existían sin embargo industrias de curtido y una artesanía del cuero cuyos artículos se consumían localmente o se vendían, en el caso de Santiago, a los peregrinos. Santiago era el centro de estas industrias, ya desde muy antiguo. Probablemente fue el primer lugar de Galicia donde se originó una artesanía productora de artículos de una calidad algo superior a los toscos objetos de uso cotidiano (405). Los cueros se preparaban en las «poças» que se escalonaban a lo largo del Sarela o «río dos Sapos», concentradas en el barrio de Pelamios y la «casa do Río», a cargo de un «caseiro» y donde cada miembro de la cofradía de los correeiros tenía derecho a un pilo para curtir sus cueros. En ellos se les raspaba el pelo y se les daba un lavado y curtido elemental con sal de compás y «casca» (406).

La artesanía del cuero estaba trabajada por los zapateros y por los «correeiros». Entre los artículos fabricados por éstos destacaban las bolsas y escarcelas (407). No hay noticias, sin embargo, de que estos objetos constituyesen un artículo regular de comercio exterior. Si había compras, como es casi inevitable, por parte de los extranjeros que visitaban Galicia, se trataba de adquisiciones puramente personales; en ningún caso aparecen formando partidas de mercadería. Volveré, pues, a los cueros crudos, los que eran objeto de comercio a larga distancia.

---

de la vaca o del buey valga el mejor en todos mis reynos dos mrs., synon en Galicia e en Asturias de Oviedo, que non vala mas de un mr. el mejor de los de alla de la tierra... El que por mas vendiere ninguna destas cosas, pierda aquello que vendiere...» (*Cortes* I, p. 71-73).

(402) *Cortes* II, 721.

(403) *Cortes* III, 152.

(404) Cueros «salgados e tannados» (*Fueros*, 522).

(405) Cf. la guía de Aymeri Picaud, sobre los fraudes que los «correeiros» hacían a los peregrinos: «les venden más caro que a los vecinos las correas, las pieles, los cintos, los guantes y demás objetos que tienen para vender; ...y venden por de piel de ciervo correas, cinturones, bolsas, bragueros o vainas, que no son sino de piel de oveja, de cerdo o de caballo» (Cit. *Fueros*, 138).

(406) Cf. las ordenanzas de la Cofradía de S. Esteban de los Correeiros de Santiago, años 1442 y 1449, publ. en BRAG-CDH, I, pp. 247-50, 273-75 y 294-97, y AM Santiago *Libro Consistorio* 1502-14, f. 41 v., en que se da una serie de ordenanzas (1503) de tipo sanitario por la proliferación y escasas condiciones de higiene con que funcionaban los pilos. V. también GELABERT, *Santiago...*, p. 239.

(407) En 1442 se confeccionan en Santiago tipos muy variados: «franceses», «de Pontevedra de cadeneta de seys bulsos», «de lavor malletada de quatro bulsos», de «feytio», «de septe» y «de tres» (BRAG-CDH, I, 248-249).

Un cuero crudo venía pesando, por término medio entre 12 y 17 kgs., con todo su peso muerto de pelo, sal gruesa, incluso en ocasiones cola y patas. En un arancel de Pontevedra de 1445 se calcula, de una forma convencional y simplificada, que en una «tonelada» entran 80 cueros, que pesarían, por término medio, unos 12,5 kgs. (408). Los mismos pesos nos dan unos cálculos hechos a partir de una medida bien conocida, el cántaro de Génova, donde en 1454 se descargan cueros de Galicia, que pesan entre 12 y 15 kgs. (409). Unos cueros de «España» importados a Toscana en 1383, y calculados también en cántaros genoveses, presentan un peso medio por pieza de 16,67 kgs. (410). Comparándolos con los 30-40 kgs. que pesan actualmente en las mismas condiciones, nos dan una pobre idea de la res vacuna medieval, que era indudablemente un animal muy poco desarrollado.

La unidad de embalaje más generalizada en todo Occidente, la traca de diez pieles (*tracha, tacque, dicker, dacre*, del lat. *decuria*) se empleaba también en Galicia con el nombre de *tagra* o *tagasa* (411). Los cueros, de todas formas, circulaban mucho al por menor, como piezas sueltas, y se tasaban por pieza.

Las villas marineras eran los principales centros colectores y exportadores de estos cueros, que se concentraban en ellas procedentes de las áreas rurales. Unos establecimientos muy importantes para la canalización de su tráfico eran, como es fácil de suponer, las carnicerías (412); aunque no conocemos muchos pormenores sobre la contratación a través de ellas, la situación en Galicia era probablemente muy parecida a la estudiada en otras ciudades como Sevilla (413). Pero aun estando una parte importante del comercio en manos de los carniceros, éstos no ejercían, ni mucho menos, un monopolio. Desde época bien temprana los particulares podían vender libremente sus cueros en día de mercado, al menos en la Pontevedra de mediados del siglo XIII (414). La mayor parte de los cueros que, procedentes de Galicia, vemos llegar a los mercados mediterráneos, lo hacen a través de intermediarios, mercaderes, hombres de la propia tripulación, llevados como pacotilla y en cantidades a veces muy pequeñas. Algunos ejemplos nos muestran lo diluido que estaba este tráfico: Afonso Cano, un patrón de

(408) *LCP*, f. 78.

(409) «Item pro tracha V et pece III [coriorum] Galicie cantarorum III rotulorum LXXV, 11 £» (ASG. Not. Oberto Foglietta 4-II/310, f. 12).

(410) ADP. cit. BENSA, Enrico, *Francesco di Marco da Prato...*, p. 403).

(411) 1374, Vivero: «E demais auedes vos maestre a leuarme hun tonel de viño sen frete ou seys tagasas de coyros...» (SAB. *Politieke Oorkonden*, 1e reeks, 1325/4). V. también nota 3.

(412) En 1459 el carnicero Johan Garcia, de Noya, carga para Valencia una partida de 215 cueros de buey; en 1488 carga también 46 cueros otro llamado Alberte, probablemente de Muros (PEATGE, pp. 110, 141). V. también MARIÑO, Dolores, *Señorío de... Meira*, pp. 314-315.

(413) «La negociación tuvo lugar durante todo el año. Epoca máxima de negociación eran los tres primeros meses del año. Para los plazos de entrega rigió el año ganadero, que empezó el día, o la víspera, de Pascua Florida, y terminó con el último día de consumo de carne antes de la cuaresma: martes de Carnestolendas. En su mayoría, los contratos se celebraban antes de la Cuaresma, y se fijaron desde Pascua Florida del año en curso hasta carnestolendas del año siguiente. En su mayoría los contratos se concertaron para toda la producción de una carnicería. En casos aislados se imponían a los carniceros cantidades fijas, por número de cueros o quintales, a entregar en plazos fijos. Casi todos los contratos se negociaron con los carniceros en persona» (OTTE, Enrique, *El comercio exterior andaluz...*, p. 224).

(414) «Sy algun onbre de fuera de la villa venda coyros en dia de mercado o en vespera de mercado, desque tangerem a vespera deve dar al mayordomo un dinero de cada coyro. Et sy algun mercader de fuera de la villa comprar coyros en la villa, deve dar al mayordomo quatro cornados de cada carga de coyros aquel que os conprar» (*Fueros...*, 514 ss.).

Bayona, lleva a Valencia 12 cueros de buey, con los que piensa pagar el «guiatge» de la nave y tripulación; en la nao de Afonso do Outeiro, de La Coruña, el piloto Johan Lopes lleva 7 cueros. En cambio, Roy de Narahio, patrón de una carabela lleva, él solo, 68, mientras el piloto de un ballener de Pontevedra lleva 55. En la carabela de Gonçalvo Lopes, el patrón lleva 4 cueros, Pero, el grumete, 26 y Bertolameu, un marinero, uno solo (415). Al lado de estas cantidades, llevadas por gente de la tripulación, están las que envían mercaderes: a veces, aunque no es muy corriente, consignadas a gente que las espera en el puerto de destino; generalmente, como cargamento de ocasión. Buscando una vez más nuestros ejemplos en las entradas de Valencia, podemos ver que en la nao de Rodrigo de Valmaseda, en la que en 1488 viaja un total de 293 cueros en partidas pequeñas, la única grande, 121 cueros de Pero Fabeiro de Noya, van consignados al mercader valenciano Andrés Ortiz. Ese mismo año, Fabeiro envía al mismo, en otro navío, una nueva partida de 33 cueros. Los 390 cueros que van en la nao de Bertolameu Messias de Pontevedra van todos consignados a los propios que los llevan (416).

Los cueros proceden prácticamente de todas partes; apenas hay un buque gallego de cuyo cargamento tengamos noticia que no los lleve en mayor o menor cantidad. Se regula su tráfico en las ordenanzas que se conservan para Pontevedra (417), Noya (418) y Muros (419). El tráfico de esta última villa debía ser relativamente bastante importante: no hay más que ver, en el cuadro adjunto, sus cifras de exportación a Valencia, al lado de las de otras poblaciones más fuertes, y también la mención —insólita— de ellos en una alusión muy general a sus exportaciones (420).

Los mercados se extienden en un radio geográfico igualmente amplio: Flandes, Inglaterra, Bretaña, Normandía, Gascuña, para el área del Golfo y del Canal; en el litoral atlántico de la Península, se vende algo en Portugal y bastante en Andalucía, cuya industria de curtidos genera una demanda superior a la propia y abundante producción; en el Mediterráneo, en Barcelona, Valencia, Mallorca, Marsella, Génova y en general todos los puertos visitados por los gallegos con fines mercantiles (421). No son un artículo de comercio característico de ellos, ni los manejan en grandes cantidades; constituyen, en general, un cargamento secundario, bueno para redondear la estiba;

(415) PEATGE, pp. 136, 148, 160, 174, 227, 228.

(416) PEATGE, *passim*, esp. pp. 135, 157, 188 ss.

(417) V. nota (3), f. anterior; 1.ª mitad del XV, «rogos» sobre los diezmos de la mar: «de cada tonelada de coiros, contando oytenta coiros por tonelada, seys marauedis da dita moneda» (*LCP*, f. 78); Ordenanzas viejas, confirmadas en 1496: los que saquen cueros de la villa, tanto por tierra como por mar, que paguen, de las «posturas do concello», 16 dineros por carga (*Docs... Pontevedra*, I, 226).

(418) «Item ha de aver el mayordomo el portaje de los cueros e de las otras mercadorias que vienen a la villa o que dende tiran asy por mar como por terra de los que no son vezinos; conbiene a saber de cada carga de cueros dos sueldos, asy como salgados e tannados» (*Fueros*, 522).

(419) Desde 1299, el arzobispo «recabda las diesmas de todos los navios que venieren cargados de... cueros» (*Ibid.*, 529).

(420) A propósito del cobro de los diezmos de la mar a mercaderes que cargan «por los puertos dela dicha villa para fuera de estos mis Reynos pescado e sardina e cueros e otras mercaderias» (AGS-RGS-IX-1505, 62).

(421) V., en la parte II de este trabajo, el comercio con todos estos países.

siempre hay a mano unos cuantos que meter a bordo si queda un hueco, con la certeza de que en cualquier parte tienen la venta asegurada (422).

CUEROS DE BUEY DESCARGADOS EN VALENCIA. CANTIDAD TOTAL POR PUERTOS
(6 años de la segunda mitad del S. XV) (423)

La Coruña	942
Pontevedra	1.503
Noya	2.517
Muros	1.911
Bayona	205
Cangas	533
Ferrol	22
Redondela	46
Procedencia desconocida	2.418

Muy escasas al lado de las de buey, y objeto bastante secundario de exportación, eran las pieles de cordero, cabra, cabrito, ciervo y algunos otros animales, así como algunos cueros de ternera, muy pocos, ya que su sacrificio estaba restringido. Tenemos noticias de estas ventas en Valencia, las pieles de cabrito contabilizadas generalmente a la docena, las de ternera y ciervo por piezas sueltas (424). Algunas noticias sueltas nos hablan de expediciones de este tipo hacia el Sur, Portugal y tal vez Andalucía, pero resulta difícil medir la importancia de este tráfico, que sólo se detecta en fuentes que ofrecen detalles minuciosos, como las anteriores, o por su mención pasajera y casi anecdótica en material histórico de otro tipo (425).

El curtido de las pieles de animales silvestres —martas, nutrias, lobos, zorros, gatos monteses— que abundaban en los montes gallegos tenía una cierta importancia en la región; no era precisamente alta peletería: martas que hacían de sucedáneo de las cebellinas (426), nutrias y gatos monteses eran lo más selecto del elenco, que, a lo que parece, tenía bastante salida hacia Castilla. Su exportación por mar es ocasional: el pontevedrés Johan Ledo descarga algunas de nutrias y gatos monteses en Valencia, desde un navío portugués (427). Estos cueros y peletería se importaban también de

(422) En 1374, en un buque que se va a cargar casi en su totalidad de vino para L'Ecluse, «avedes vos maestre a leuarme hun tonel de viño sen frete ou seys tagasas de coyros, qual eu mellor queser» (SAB. *Pol. Oork.*, I^e reeks, 1325/4).

(423) Datos tomados de PEATGE, p. 19.

(424) PEATGE, *passim*, esp. p. 21.

(425) En 1369, cuando el ataque portugués, «los portugueses pudieron tomar algunas embarcaciones castellanas en la ría de Pontevedra, cargadas con pieles de cabra de escaso valor» (SUAREZ, *Navegación y comercio...* p. 23, n.º 16, citando a F. LOPES, *Crónica de D. Fernando*, I, pp. 82-83 (Barcelos, 1933).

(426) «Otra industria se conservaba entonces muy floreciente, de la que ahora apenas ha quedado rastro. Aludimos a la de adobar pieles. De ella habla Molina en los siguientes términos. «Ay en este reyno todo género de animales de toda montería, y ay tan finas martas y en tanta cantidad, que se haze caudal dellas en Castilla y otras partes, y son algunas dellas tan finas y pobladas, que no se diferencian de las cebillinas. Ay asimismo lobos ceruales [gatos monteses] de tan ermosas pintas, que doquiera se estiman en mucho, y ay otros buenos aforros» (cit. LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, 216).

(427) PEATGE, p. 88.

otras partes. El arancel de los portazgos de Pontevedra fijado hacia mediados del siglo XIII menciona un tráfico de pieles de cordero («aninos») y otras pieles y cueros de lujo que manifiestamente entran en la villa, por mar o por tierra (428). Las pieles de cordero, concretamente, eran un típico artículo inglés, que en ocasiones se reexpide al Mediterráneo (429). En Pontevedra entran también por esa época unos «coyros de Purtugal» que pagan unos derechos de portazgo muy elevados: 18 dineros por pieza, cuando un cuero del país paga 1 dinero por pieza en venta y 4 cornados por carga en compra (430).

b/ *La madera.*

Toda la franja cantábrica era rica en madera, y Galicia tenía una producción considerable, que exportaba a otros puntos de la Península. No parece que regiones como la Montaña, Vizcaya y Guipúzcoa, pese a su riqueza forestal, hayan tenido demasiados excedentes que exportar. Toda la producción se les iba en su propio consumo, en la edificación y sobre todo en la construcción naval, afamada en todo Occidente. La madera, una de las «cosas vedadas» para la exportación general, gozaba por el contrario en Asturias y en los puertos del Norte de Galicia de grandes franquicias en este sentido. No sólo podían exportarla libremente, por constituir uno de sus principales medios de vida, sino embarcarla en los puertos que les resultasen más cómodos. En las Cortes de Valladolid de 1351 se confirmó esta concesión, en consideración, sin duda, a las dificultades de acarreo para concentrar su salida por los puertos con privilegio de carga y descarga (431). Varios puertos, como La Coruña, Santa Marta de Ortigueira y seguramente otros más estaban, desde fines del siglo XIII, exentos de pagar diezmos de la mar por la que exportasen al extranjero (432).

Los mercados de la madera gallega no rebasaron nunca el ámbito peninsular. Los dos más importantes se encontraban en las plazas de Sevilla y Lisboa, donde se adquirían sobre todo los grandes maderos de roble y castaño destinados a la construcción naval y a otro tipo de edificaciones. Ya a finales del siglo XIII Galicia enviaba madera a Sevilla, y siguió abasteciendo regularmente las Atarazanas, en un tráfico que se hizo cada vez más intenso hasta prolongarse en el siglo XVI (433). A principios de este siglo, la exportación a Portugal y Andalucía, solamente a través del puerto de Vivero, rentaba, en diezmos y alcabalas, unos 500.000 mrs. anuales, sin duda a costa de talas excesivas que condujeron a una prohibición temporal de su exportación por todos los puertos

(428) «De pennas que vinieren por tierra e desliaren deve aver el mayordomo de cada penna vermiasca dos dineros del que no es vezino, e de penna apurada espimada III dineros... e da cárrega da pelleteria de cordeyras e de cabritas e das gatas e das galpinas dos soldos e medio. E da carga dos gadamecís, si desliar en la villa o carregar por mar, ha de aver el mayordomo V soldos do que non for vizino... (*Fueros*, 516). «Et da carga dos aninos vna pelle... (*Ibid.*, 514)».

(429) 12 «cordorines adobades» a Valencia en una nave de Coruña, en 1488 (PEATGE, 158). A Genova, en 1454 (ASG. O. Foglietta Jr. 4-II/310).

(430) *Fueros*, 515.

(431) «Et tengo por bien que en Galizia e en Asturias que puedan sacar e cargar su madera por do quissieren, segund que lo han de huso e de costunbre» (*Cortes* II, 24).

(432) Concesiones de Sancho IV en Sevilla, en 1285 (GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, ap. doc. clxv y clxxxi.

(433) 1286, Marzo 7. «Levo poder Ferrant Montero para pesquirir en toda Gallizia sobre fecho de la vianda & madera & armas [que] levaron a Sevilla & a otros logares quales quier que eran contra sennorio del Rey ala sazon que era Infante» (*Ibid.*, clxxiii). V. también *infra* parte II, cap. III 1) y 2), sobre el comercio con Portugal y Andalucía.

del Norte (434). Aun contando con la parte de exageración de los arrendadores de las rentas perjudicados por esta medida, se detecta por esos años en los puertos del litoral norteño una auténtica fiebre exportadora que les hace recurrir a flotas auxiliares ante la escasez de sus propios medios de transporte (435).

Los puertos del Norte —de Coruña a Ribadeo— son los más fuertes —casi exclusivos— comercializadores de esta madera, por lo menos de su venta al por mayor. La mayoría de los mercaderes que conocemos proceden explícitamente de esas villas, o llevan nombres de la zona (436). Probablemente se distribuía a otros puertos de Galicia, pues tenemos noticias de su entrada en Pontevedra por mar, con los maderos llevados a remolque según un sistema clásico para este tipo de transporte (437). En los puertos del Sur, si bien hay naturalmente un activo tráfico interior, para construcción naval y otros menesteres (438), no parece que haya constituido nunca un artículo significativo en sus intercambios exteriores.

Un capítulo aparte es la venta de la madera obrada, sobre todo de madera de castaño: mesas, remos, astas de lanzas, escudillas, varas de medir, etc. (439) y, sobre todo, las piezas de tonelería: duelas, tapas y fondos. Este material, que también se exporta al Mediterráneo, no llega solamente en navíos del Norte; se envía desde Pontevedra a Portugal y Andalucía (440) y llega también a Valencia y Barcelona (441).

---

(434) AGS-RGS-VI-1507, 14.

(435) «En el caso de Viveiro y Ribadeo hay provisiones referentes al comercio de madera con Lisboa y Sevilla en los años 1506, 1507, 1511, 1521, 1523 y 1528, promulgadas a petición de estas villas por algún problema concreto: carga y descarga de navíos lejos de los puertos y en menoscabo de los diezmos de la mar en 1506; quejas de los mercaderes de Galicia y Asturias porque el concejo de Sevilla los sobrecargaba con «muchas ynpusiçiones sobre las mercaderías que los dichos sus partes traen a vender a la dicha çibdad» en 1511; o una solicitud de los vecinos de Ribadeo, de 1528, para que se les permitiese cargar madera en navíos extranjeros, en particular en carabelas portuguesas, pese a la prohibición existente al respecto, toda vez que los moradores de la villa no tienen «otro trato con que se sustentar ni mantener, salvo la madera que lleban por mar a vender al Reyno de Andalluzya e a otras partes» (SAAVEDRA, Pegerto, *Economía, Política y Sociedad en Galicia: la provincia de Mondoñedo, 1480-1870*, Madrid, 1985. Cit. AGS-RGS, 7/12/1506; 6/6/1507; 1/6/1511; 23/8/1521; 13/9/1521; 20/6/1523 y 17/5/1528, pp. 43-44).

(436) Como Alonso de Ribadeo, Alfonso de Roymonde, Ferrand García de Navia, Gonçalo Fernandez de Santiso y otros que venden madera en Sevilla en 1386 y 1425 (AM Sevilla, *Papeles Mayordomazgo*, 1386-87 n.º 48 y 1425 n.º 47).

(437) Ordenanzas viejas de Pontevedra, 1496: «de cada madeyro que vier arrastro asi por mar como por tierra, oyto dineyros» (*Documentos... Pontevedra*, I, 229).

(438) Se vende, ya cortada, «ripa, tinga, rondañas, pontones, cabros, taboas...» (*Ibid.*, 229-230). En 1515, Afonso do Ferreiro, vecino de la tierra de Cerdeira, vende a Fernando de la Torre, mercader y armador de Pontevedra, 70 tablas de diversos tamaños, a 40 mrs. viejos/codo, a entregar 8 días antes o después del 24/6 (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, libro 1 (1515-17), escr. 17/5/1515, f. 90).

(439) «Varas escudidoiras» vendidas en Pontevedra en la feria de Septiembre y remos y astas de lanzas, que se transportan a Padrón en «baxel» desde otros puntos de la ría (*Fueros*, 508, 516); cargamento de astas de lanzas enviado de Galicia a Barcelona en 1439 (AHCB, *Lletres Closes*, VI-6, 75 v.).

(440) Juan Rodrigues, tonelero de Pontevedra, fleta en 1525 un trincado para cargar «cien pipas y toneles abatidas [desarmadas] e treynta feyxes de arcos e un millar de madeyra e tres pipas feytas con suas vimeẽs para los dichos fustes e ferramenta», a Sevilla, tras una primera escala en la barra de Saltes (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1525-25, f. 50).

(441) A Valencia llegan, en navíos de La Coruña, «rodes de sercolls», «fons de botes», «dogues de botes», «rondelons de botes», mesas de castaño, etc. (PEATGE, pp. 147, 148, 158, 167).

La comercialización de la madera se asentaba, por lo que podemos saber, sobre una base de participación bastante amplia. Los principales proveedores directos no eran solamente los señores de las tierras, sino los propios campesinos que hacían talas en los bosques a que tenían acceso. Pegerto Saavedra nos transmite, para la primera mitad del siglo XVI, noticias sobre la actividad, en la zona de Vivero, de los «fragueros», gente humilde que cortaba la madera en las fragas comunales y la llevaba directamente al embarcadero, vendiéndola allí a los mercaderes que eran los que la cargaban y exportaban, y de una forma parecida comercializaban la suya los hidalgos y los señoríos eclesiásticos (442). Es muy verosímil que esta situación no fuese básicamente distinta a lo largo de toda la Edad Media, sobre todo si le añadimos los datos que para la zona de Meira ha recogido M.X. Rguez. Galdo (443). En Santiago estaba prohibida, ya desde el siglo XIII, su reventa en estado bruto, debiendo pasar directamente del proveedor al carpintero, que cortaba las piezas según tamaños y formas más o menos normalizados, y así es como se vendía a los consumidores (444). Cuando salía por mar iba, por supuesto, ya desbastada y aserrada, más o menos lista para utilizar, en vigas, puntones, tirantes, «agujeros», etc. de distintos tamaños, pues de lo contrario los fletes hubiesen resultado ruinosos. La unidad de compra era, como para la leña, el carro (445).

c/ *El hierro.*

La producción gallega, escasa y de no muy buena calidad, no era suficiente. Se aceptaba gratamente el que traían como ofrenda los peregrinos de Santiago (446) y se adquiría además hierro en Vizcaya y Guipúzcoa, ya desde finales del siglo XIII (447), y en los otros puertos del N. de Castilla (448).

Artículo básico, su entrada por mar aparece documentada en Padrón y Pontevedra, aunque no, curiosamente, en Muros y Noya (449) donde, como veremos, se exportaba. Se trata sobre todo de un movimiento en embarcaciones menores, que hace suponer un comercio de cabotaje, procedente no ya del Cantábrico, sino de la propia Galicia: los puertos de Vivero y Ribadeo, especialmente este último, estaban idealmente situados con respecto a las minas de la Galicia oriental y sus vías de acceso, y es muy probable, aunque no aparezca suficientemente documentada, una función especial de esos puertos como cargaderos de mineral para un tráfico de corto radio.

---

(442) *Economía, Política y Sociedad...*, pp. 269, 270.

(443) «... un documento de Santa María de Meira, señala que la venta de madera constituyó una fuente de ingresos para diversas familias campesinas en época de malas cosechas» (*Señores y campesinos*, p. 171, n. 97, cit. AHN Códice 114/B, f. 382 v.).

(444) Ordenanzas de Alfonso X de 1252 (*Fueros*, 376).

(445) AM Sevilla, *Papeles Mayordomazgo*, 1425, n.º 47.

(446) LOPEZ FERREIRO, *H.C.* V, p. 97.

(447) 1294. Padrón de Oyarzun, registrando salidas para la costa de hierro comprado: martes, 3 de Marzo, «Este dia sacaron Juan d'Orens e Domingo de Berrio CL quintales de fierro que fueron preçiados a MDCCC. Quitolo de diezmo por una alvalá de San Çabastian que era de II mil DXIII mrs. Fical' que ha de sacar del Regno sen diezmo DCXIII» (GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, iii ss.).

(448) En carta de 1397 al concejo de La Coruña se menciona la llegada de hierro y acero «que venieren de los puertos de Castilla» (AM Coruña, Privilegios III/30).

(449) Ca. 1435, en el portazgo de las torres de Oeste, «de los baxeles que pasan a Padron sy es de fierro... pagan del baxel de fierro un quintal»; en Padrón «ha de auer el arçobispo de todos los baixeles que venieren a la ria de Padron que troxieren fierro, quer sea mucho, quer poco, dez

Tal vez no tan corto. Hacia 1432 se concede licencia a Rodrigo de Villandrando, conde de Ribadeo, para enviar su nao *Santiago* a Inglaterra con «fierros e otras qualesquier mercadurias» (450). Aun con la baja cifra de negocios en que se mueve este tráfico, encuentran los gallegos medio de exportar algún hierro: se vende en la Corona de Aragón, comprado por catalanes, saliendo por Noya o Muros para llevar a Valencia, Tarragona, Barcelona o Mallorca (451); lo llevan a Valencia buques de La Coruña, en cantidades pequeñas y con mucha irregularidad (452); se lleva a Normandía, donde, entre los muchos vizcaínos que acuden a Dieppe con el mineral, encontramos por lo menos a un gallego, seguramente de La Coruña, y a otros de procedencia incierta (453). Hierro gallego, y en ocasiones también vizcaíno (454). Aparte de las compras regulares a Vizcaya, en los puertos de Galicia siempre están dispuestos a hacerse cargo de cualquier cargamento de ese origen que les llueva del cielo por vía de excepción, y son un mercado ideal para los patrones en apuros que tienen que deshacerse de parte del cargamento para reparar una avería (455). Hierro vizcaíno reexportado es, por lo menos en parte, el que se vende en Portugal, donde el hierro y el acero aparecen transportados indistintamente por gallegos y vizcaínos (456).

---

mrs. e dos dineros»; en Pontevedra, desde el siglo XIII llega el hierro en barras, por docenas, pagando por docena el valor de 2 hierros, y otro tanto de la carga de acero (AHDS. Fondo Gral. *Reg. B. y Rentas Mitra*, f. 17 v.; *Fueros*, 516). En las Ordenanzas de Pontevedra de 1496 se cobran 8 d./quintal de hierro y de acero (*Documentos... Pontevedra*, I, 229). La alcabala del hierro de Pontevedra no es de las más altas: en 1459 se arrienda en 1.600 mrs., al lado de los 39.000 mrs. de la del vino y de los 3.500 de la de los paños; un año después, en 1.500 (LCP, ff. 107, 108). El que en las costumbres y fueros de Muros y Noya no se mencione el hierro quiere decir tal vez que, o bien era una mercancía muy poco regular, o bien disfrutaba de alguna exención fiscal, tal vez para proteger la construcción naval.

(450) FERNANDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, p. 447-48.

(451) AHPB. P. Triter, *Liber secur. tercium*, f. 89 (21/10/1491).

(452) A peso de Galicia (1 quintal= 56 Kg.) se descargan, en 1459, de la nao de Gonçalo Salgado de Noya, 176 q. de Rodrigo de Altalló; en 1488, de la de Johan de Pardinas, 30 q. de Antón do Oeste, de la de Afonso do Outeiro, de La Coruña, 35 q. llevados por Pero Mago, de los que 7½ son del contramaestre; de la carabela de Roy de Narahio, 6½ q. llevados por el patrón; de la nao de Fernán Gomes de Noya, 10 q. de Simón, y de la de Johan Blanco de La Coruña, 2 q. de Alonso Sardiña y 22 de Alonso Romero. En 1494, de la nao de Johan Xexo de Cangas, Johan Peres descarga 15 q., y en 1500 Juan de Cosa, procedente de La Coruña, descarga de la suya 30 quintales. (PEATGE, pp. 101, 146, 148, 160, 163, 165, 245 y 343).

(453) Dieppe, 1/4/1479. Permisos de descarga a un tal Alonso, en la nave de Guillaume Douchart; 8.000 libras; a Pedro de Moria, en la nave de Afonso de Artes, 14.000 lb.; a Martin Lopes, en su nave, 10.000 lb. (MOLLAT, M., *La comptabilité du port de Dieppe au XVe siècle*, Paris, 1951, p. 101).

(454) En 1488 se descargan 18½ quintales, peso de Vizcaya, de la nao de Afonso do Outeiro, en Valencia, y 24 quintales del ballener de Johan de Bergantiños, los dos de La Coruña (PEATGE, 148, 169).

(455) En 1456, Juan Martínez de Otasca, de Bilbao, con carga de hierro para L'Ecluse, es desviado por mal tiempo, entrando de arribada en La Coruña, donde tiene que vender alguno para reparaciones en la nave (SAB *Reg. Sent. Civiles*, in-fol. 1453-60, f. 38 v. n. 2, en GILLIODTS, *Cart. Cons. Espagne*, I, p. 58 ss.). En 1463 otro cargamento de hierro embarcado en la nao de Juan Pérez de Licona con destino a Barcelona, se queda —¿avería? ¿incautación?— en Pontevedra (AHPB. B. Masons Min., *4.º man.*, ff. 55-56).

(456) En 1444, en las Cortes de Evora, los proccuradores de Valença se quejan de que «por rrazom d'algũũas penhoras e represarias que se fazem em muitos mercadores de Castella e de Galliza nam ousam de viir a esta villa com suas mercadorias que soyam de trazer assi como ferro e aço...» (ATT. *Chanc. D. Afonso V*, 1.24, f. 56 v., en *Descobrimentos*, I-sup., 525). En 1497 hay

La unidad de medida y venta del hierro, el quintal, fue una de las que no se normalizaron en el Ordenamiento de Alcalá de 1348. En ellas se estableció que el quintal general sería de 4 arrobas de 25 libras cada una (46 kgs.), «salvo el quintal de fierro, que se use e pese en las ferrerías e puertos de la mar do se faze o se carga segunt que fasta aqui se uso (457). Efectivamente, hemos podido ver cómo en los registros del Peatge de Valencia se especifica cuidadosamente el origen de cada quintal de hierro, y gracias a ello hemos podido averiguar el peso del de Galicia, un quintal muy largo, de 56 kgs. (458).

5) *EL GRANO: UN TRAFICO COYUNTURAL*

El grano era un artículo de comercio sumamente irregular y sujeto a fluctuaciones coyunturales, que hacían de él una mercancía de circulación en doble sentido. Desde mediados del siglo XIII están documentadas las entradas de «pan» en Galicia por mar (459); pocas veces se especifica en la documentación de tipo general si este «pan» es trigo, centeno, mijo o algún otro cereal panificable. Sabemos que el trigo era el cereal habitualmente deficitario en Galicia, aunque en situación de carestía generalizada se importase también mijo y centeno.

A mediados del siglo XIV, Galicia y Asturias realizaban funciones intermediarias y exportadoras de grano —seguramente trigo— adquirido en el interior de Castilla (460). Parte de él iba seguramente a parar a Portugal, siempre necesitado de víveres, y especialmente la zona Norte, que importaba muchas vituallas de Galicia. En confirmación de esta hipótesis, tenemos la prohibición expresa emanada de las Cortes de Valladolid de 1351, permitiendo al mismo tiempo vender en Portugal mijo, avena, castañas y fruta (461).

Cuando necesitaban importar, los puertos gallegos se abastecían sobre todo por mar, que era el sistema más cómodo y económico. Las fuentes de suministro eran

---

en Viana un João de Noia, vecino y morador en la villa, de posible origen gallego, que importa hierro de Bilbao, bajo caución; su posible origen extranjero se supone también al ponerse en tela de juicio su privilegio de no pagar diezma, que tienen los vecinos de Viana (ACM Viana do Castelo, *Foral Grande*, ff. 25-26 v.). En el portazgo de Oporto de 1410, aparecen gallegos y vizcainos llevando hierro y acero (*Descobrimentos* I, 225); el hierro y el acero también circulan de Tuy a Valença a fines del S. XV (Arancel de portazgo y diezmos en AHD Tuy, Fondo Hospital, Mazo 1, n.º 15, publ. IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos «portos»...*, p. 23 ss.).

(457) *Cortes*, I, 534.

(458) 22 quintales peso de Galicia «son de València 30 quintars» (PEATGE, p. 165, asiento correspondiente a Alonso Romero).

(459) Pontevedra: «El mayordomo deve levar portage de pan que vinier por mar e por terra» (*Fueros...*, 515).

(460) Cortes de León de 1349: «Alo que dizen que ha omes en el regno de Gallizia e de Asturias que van por vino e pan, e lieuanlos a vender fuera del rregno, e que desto que asi se vende, que demandan los nuestros cogedores alcavala, e que nos pedian por merçed que mandasemos que desto non demandasen alcavala, pues se non vendia en el rregno.— A esto rrespondemos que tenemos por bien de mandar sobre esto fazer declaramento por algunas encobiertas que se fazen, e mandarlo hemos declarar en tal manera quel que leuare alguna cosa fuera del rregno que sea suyo verdaderamente, quele non demanden alcauala» (*Cortes*, I, 635-636).

(461) Cortes de Valladolid de 1351: «... de Galizia e de Asturias que puedan sacar para Portogal mijo e avena e castanas e fruta, e non otro pan ninguno, e que en esto que se pongan guardas en los puertos» (*Ibid.* II, 23).

muy diversas. De Inglaterra se importó en ocasiones, a veces aprovechando los viajes de peregrinos (462) y otras, dentro de los envíos masivos que se hacían a veces hacia toda la costa Norte de Castilla; aunque en general Vizcaya era la principal destinataria de estos envíos, es difícil averiguar hacia qué puertos exactamente iban dirigidos; entre los muchos patrones y mercaderes vascos, hay en los registros de aduanas nombres que podrían ser gallegos (463). Los casos de suministro desde Flandes son más raros y, por la escasez de las fuentes, no podemos saber qué importancia tenían (464).

Andalucía era con todo la fuente más regular de aprovisionamiento, cuya iniciativa tomaban en ocasiones los mercaderes andaluces, como lo harán otros ante las noticias de escasez, cargando un navío y llevándolo a vender donde mejor lo pagasen. En Febrero de 1440 se lanza en Pontevedra un pregón anunciando la llegada de un cargamento de trigo llevado por factores del conde de Niebla; el trigo estará 8 días «alojado» en la villa y se podrá adquirir a 10 mrs./celemín. Pasado ese plazo, si no se ha vendido todo allí, seguirá viaje para otros lugares del arzobispado, siempre que los mercaderes dejen fianzas al sacarlo y vuelvan con albalá justificativo de la entrega (465). Es probable que sea una de estas situaciones de carestía la que empuja a un vecino de Noya a tomar por la fuerza, en alta mar, un carracón sevillano cargado de trigo (466). En 1476, los Reyes Católicos dan licencia al concejo de La Coruña para sacar de Andalucía cuatro navíos cargados, tras una petición de la corporación municipal alegando que «la dicha çibdad es pobre de pan e que han menester algund trigo para abasteçimiento de la dicha çibdad e fortalesa» (467). La Coruña siguió abasteciéndose de trigo andaluz en el siglo XVI: en 1514 y 1515 se conceden a la ciudad sendas autorizaciones para sacar de Andalucía 1.000 cahíces (468).

Son interesantes, ya a principios del XVI, los envíos desde la costa occidental de Francia y del Ducado de Bretaña. Generalmente no son importaciones contratadas de antemano, sino ventas aventureras, de navíos que recorren la costa, de Asturias a Portugal, en busca de mercados. Ya en 1476, entre Enero y Mayo, cinco carabelas y otros navíos de mercaderes de Vannes y Rennes salen de Vannes cargados de trigo con

(462) En Marzo-Abril de 1428 salen la *Valentine* de Southampton con 97 *quarters* de trigo de varios mercaderes ingleses y la *Trinity* de Bisselden con 18 *quarters* de Johan Routland (*Southampton Port Book*, 1427-30, ff. 26a, 36b).

(463) PRO. E122-128/15. Salidas de Sandwich en Agosto/Septiembre de 1475: entre otros, Miguel Ferro y «Lopo Fernandus» sacan trigo y cebada. Las partidas medias por mercader son muy considerables, de 100 a 500 *quarters*. Inglaterra exportó trigo a Castilla durante toda la Edad Media, con dos períodos punta: los años 30-40 del siglo XIV y la década 1470-80 (CHILDS, *Anglo-Castilian Trade...*, p. 97 ss.). Generalmente los envíos en el XV coincidían con los períodos de escasez en Andalucía.

(464) A 26/2/1504, Anthonis de Vaelgie carga 1.094 *vierteln* de trigo en el navío de Willem Laureysson, de Amberes a La Coruña o algún puerto cercano, consignados a Otten Esgrasers, su factor. Se hará en el puerto una escala de 29 días hábiles, mientras se vende el trigo, y se llevan como cargamento de retorno 150 docenas de cueros (SA Antwerpen *Schepenbrieven* 3360/126, f. 215 (publ. DOEHAERD, *Etudes Anversoises*, Paris, 1963).

(465) AHPPO, *LCP*, acta de 23/2/1440.

(466) Carta de protesta del concejo de Sevilla al de Noya, y respuesta evasiva de éste, a 12/3/1471: están dispuestos a restituir si se hace una reclamación en regla, se prueba el hecho debidamente, etc., etc. (AM. Sevilla, *Lib. Cabildo* n.º 2.087).

(467) AM Coruña, *Privilegios* I/1, y AGS-RGS-III-1476, 256.

(468) AM Coruña, *Privilegios* II, docs. de 15/9/1514 y 15/5/1515.

destino a «España» (469). En Marzo de 1509, el navio bretón *La Piété*, 55-60 toneles, se encuentra en Muxía cargado con harina y grano, que el patrón Jean Budox está vendiendo en la villa (470). A 22 de Junio de 1510 Guilhem Fretpuch carga en Bordeaux, en el *Santiago* de Avilés, 30 *boisseaux* de trigo, con destino a Betanzos (471). Pocos meses después, en septiembre, sale del mismo puerto el *Nicolas* de Capbreton, con 76½ tons. de trigo y 2½ de centeno, cargado por mercaderes de Bordeaux, Capbreton y Bayonne, con destino a Vizcaya, Asturias, Galicia o Portugal, según vaya la venta, y tomando sardina como cargamento de retorno (472). En 1511, el mercader de La Coruña Diego de Salamanca carga para el puerto gallego 79 toneles de trigo, centeno y cebada (a 18 *boisseaux* bordeleses/tonel), en la *Katherine* de Penmarc'h (473), y Nicholas Decreilh, en la *Magdalene* de Olonne, con destino a Ribadeo o Vivero, 27 tons. y un *boisseau* (474). Estos envíos de cereal desde Bordeaux parecen interrumpirse hasta 1520, en que salen 50 tons. de trigo para La Coruña o un puerto cercano, cargados por Augier de Lamolie, Mynion de Lalande de Bayonne y Pellanto de Somyan, en la *Katherine* de Bordeaux, patroneada por este último (475).

El hecho de que en la mayoría de los casos estas iniciativas partan de los mercados de oferta franceses da fe de una situación de carestía bien conocida en el ámbito del Golfo de Vizcaya, y que parece haber abarcado toda la costa cantábrica y gallega en las dos primeras décadas del XVI. Efectivamente, en torno a 1520 Galicia parece haber tenido problemas graves de abastecimiento, que condujo en algunos puertos a incautaciones forzosas de cargamentos en tránsito (476).

Pero aun en momentos de escasez, la saca de trigo de Galicia y la especulación a que este comercio se prestaba continuaron. Había en la costa cantábrica otras regiones, especialmente Vizcaya y Guipúzcoa, que tenían necesidades aún más urgentes y que constituían un mercado seguro. La nobleza rural gallega encuentra en estas ocasiones salidas para sus excedentes agrícolas. A 26/4/1433, Estebo de Salnés, escudero de Pero Bermúdez de Montaos, fleta una barca de Pontevedra para desplazarse personalmente en ella a vender 1.000 celemines de mijo a la costa de Vizcaya; tras una primera escala en Laredo para informarse de los mercados, se dirigirá a Bermeo o a San Sebastián. Estebo de Salnés no es un mercader habitual, y de su poca introducción en el medio mercantil de Pontevedra da testimonio el hecho, bastante insólito, de que se le exija un aval para asegurarse de que va a pagar los fletes (477). En La Coruña, hacia fines del XV, gente de la pequeña nobleza y del estamento mercantil exportan en detrimento del abastecimiento de la ciudad, lo que conduce a una prohibición tajante de sacar cereales

(469) AD Morbihan, J39, Dossier 4, *Compte G. Estrillart*.
(470) ASG, Consejo Real, leg. 69, f. 12 ss., en TETTAMANCY, *Apuntes...*, pp. 544 ss., 547.
(471) AD Gironde, Not. 4470, en BERNARD, *Navires...* III, pp. 279-279.
(472) *Ibid.*, pp. 280-81.
(473) *Ibid.*, 4471 y pp. 302-3.
(474) *Ibid.*, 4471 y pp. 306-7.
(475) *Ibid.*, 4727 y pp. 484-5.
(476) En 1519, Goterre Falcón, juez en funciones de Pontevedra, se incauta de la nao *Santa María da Oliveira*, de Vila do Conde, que había hecho escala en Marín con trigo, porque «la villa estaba en mucha nesçesidad de pan, ansy de trigo como de çenteno, por quanto non abya en esta dicha villa, que bien lo podia fazer de derecho e de justicia». (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, ff. 29-29 v.).
(477) MP. C II-5, ff. 8-8 v.

de Galicia (478). Solamente en ocasiones especiales, y a petición de los territorios afectados, se consiente el envío de grano a algunas regiones del Cantábrico (479). La pragmática de los Reyes Católicos suprimiendo la tasa del pan para toda la costa, de Galicia a Guipúzcoa y hasta 10 leguas al interior tuvo como resultado una compra de trigo a menor precio en las regiones tasadas, con situaciones de acaparamiento, especulación en momentos de escasez y contrabando; la pragmática de 18/7/1504 ordenaba que en esa zona se vendiera al precio máximo fijado por las autoridades locales y se nombraran fieles para comprobar costes en origen y precio de venta; se prohibía enviar trigo a las regiones donde la tasa seguía vigente; en cambio subsistía la libertad de mercado para el grano llegado por mar (480).

Los movimientos de grano hacia o desde Galicia tienen, como hemos visto, un marcado carácter intermediario y de aventura especulativa. Es más que probable que el grano que Galicia exportaba no procediese de la escasa producción regional, sino del que, con tantas restricciones, se conseguía traer de Andalucía y de otras partes para el propio suministro, revendiéndolo a mayor precio. Es un mercado del que los hombres de mar están más al tanto que nadie: ellos son los que mejor saben dónde hay necesidad en cada momento, y así no es extraño ver cómo es relativamente frecuente encontrarlos metidos en el negocio, al lado de los grandes mercaderes, y comerciando por su propia cuenta, a veces en circuitos de redistribución dentro de la propia Galicia (481).

6) *OTRAS MERCANCIAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION*

El comercio de lujo —orfebres, plateros, especieros— que al principio se había concentrado exclusivamente en Santiago, se fue extendiendo a las otras villas, si bien Santiago conservó siempre la primacía.

Dentro de la propia ciudad compostelana, la industria suntuaria, fomentada por la corte arzobispal y la peregrinación, empezó a partir del siglo XIV a orientarse al gran público. La calidad descendía según vendedores y artesanos se alejaban de su coto tradicional, el circuito de la catedral, y surgían negocios fraudulentos, que motivaron

---

(478) 1493, Nov. 4. Provisión de los RR.CC. a petición del Concejo de La Coruña: «en el nuestro reyno de Galicia no se coje pan e an solamente para el mantenimiento... para la gente que en el byue»; si se saca «seria destruyr la gente... porque se encareçeria muncho, e que algunos cavalleros e otras personas han ganado de nos... cartas» con licencia para sacar por mar trigo y cebada. Los Reyes mandan al Concejo no consientan sacar trigo ni cebada por mar de Galicia, aunque se les muestren licencias, «ca nos por la presente las suspendemos» (AM Coruña, *Privilegios*, I/23).

(479) Julio de 1489. Licencia para sacar grano de Galicia para Rentería y la tierra de Oyarzun, que habitualmente se proveen de Francia, pero que ahora no pueden hacerlo por estar prohibido (AGS-RGS-VII-1489, 1). Marzo de 1494: id. id. a la tierra de Trasmiera, descargando en Santander, Laredo, etc. (*Ibid.*-III-1494, 12).

(480) Chanc. Valladolid, *Pleitos Vizcaya*, leg. 187 n.º 8, en GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya en el S. XV...*, ap. doc. n.º 47.

(481) Pero Rodrigues, vecino de Pontevedra, maestre del navío *Santiago*, da a su padre el mercader Rodrigo Afonso un poder para que cobre a Juan Simón, de la Puebla del Deán, 265 celemines de trigo que éste le había comprado, a 2 reales y cuartillo por celemín, de acuerdo con la obligación hecha ante el notario Luis Vasques de la Puebla (AHPPO. Municipal IV-D, 128 (5), *Restos protocolo 1509*, 27/3/1509).

en 1434 la ordenanza de D. Lope de Mendoza obligando a plateros y especieros a concentrarse en la Platería (482).

En La Coruña se iba también desarrollando una industria azabachera más popular, de segunda calidad, con ventas orientadas sobre todo a la exportación por mar, saliendo al encuentro de los peregrinos que allí desembarcaban y en perjuicio del gremio de azabacheros de Santiago, que solicitó su eliminación (483). En Pontevedra, a principios del XVI, se vendía no sólo intramuros de la villa sino en la Moureira, el arrabal de los mareantes, toda clase de paños de lujo y mercería fina, en contra de las ordenanzas municipales (484). Veremos que, pese a lo tardío de la fecha, no era muy diferente este surtido del que, a juzgar por las importaciones documentadas, podía haber en el siglo XIV.

Comencemos por las joyas. Santiago tenía una bien ganada fama de buenos artífices: plateros, orfebres, azabacheros, «cintureyros» (485). Sin embargo, los objetos preciosos, especialmente de plata, se importaban frecuentemente. Aparte de las menciones

---

(482) 10 de Octubre de 1431, publ. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, pp. 46-60.

(483) En 1488, Cristóbal Rodríguez y otros azabacheros de La Coruña dicen que en esa ciudad y en otras partes, «de tiempo inmemorial», se ha venido trabajando y vendiendo «çierto minero de azavache que non es tan fino como el fin d'Asturias... e que se ha usado traer a vender en todas partes destos nuestros Reynos e cargar e levar para otros Reynos estrannos, e que dello redunda grand acreçentamiento a nuestras rentas e los que tienen este trato de lo vender, al tiempo que lo venden lo venden desta manera e por esta suerte e que en tal posesion han estado... desde el dicho tienpo aca». Temiendo que otras personas —concretamente la Iglesia y Concejo de Santiago, que ya tienen una petición presentada— obtengan cartas reales y les impidan por sorpresa venderlo cuando llegue el Año Santo, ruegan no se tome ninguna medida hasta que se les escuche (AGS-RGS-IX-1488, 53).

(484) El pleito, aunque está fallado en 1563, aporta los datos desde principios de siglo. En la Moureira se vendía «trapería que eran sedas, paños, lanas, brocados, cofias, gorgueras de oro y seda para guarnecer y labrar, y ylo de oro, tiendas de plata, arracadas, taças, lienços, bolsas, cintas, peines, alfileres, xabon, platos de Talabera, papel, escudillas, tajadores, agujetas...» (MP. Col. Sampedro, 149, cit. en *Documentos... Pontevedra*, III, pp. 39-40).

(485) En el siglo XIV «muchos eran los plateros... que entonces había en Compostela, porque también grande era la demanda que hacían los peregrinos de objetos de devoción como cruces, rosarios, imágenes de Santos, conches, etc., en oro, plata, latón, estaño o plomo. Todas estas obras eran hechas principalmente para ser exportadas y algunas a tan larga distancia como lo fue la medalla de los peregrinos de Santiago, en pasta de vidrio rojo, hallada no hace mucho tiempo en Atenas en el sepulcro de una señora. Los objetos de esta clase, que por acaso quedaban en Santiago, fueron después fundidos para otras obras de mayor importancia. Esta es la razón de lo raro que es hallar en Compostela obras de orificería de este siglo.

Nombres de plateros aún se conservan. Hallamos en 1313 a Rodrigo Lorenzo, en 1315 a Pedro Andrés, en 1329 a Domingo Abades, en 1331 a Juan Martiz, *esmerador;* en 1332 a Rodrigo Eans y a Juan Pérez de Portas, *ourivez;* en 1348 a Juan Pérez Gallos, *ourivez;* en 1354 a Aparicio Alfonso, *ourivez;* en 1363 a Pedro Cerviño, en 1375 a Alvar González y Estaban Fernández; en 1388 a Alonso Eans, *ourivez;* en 1396 a Esteban Fernández, *ourivez;* en 1400 a Diego Eans y Pedro Gracía, etc.» (LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VI, 291-292). «Entre los plateros había una clase especial —la de los *cintureiros* o *cintoreros*— dedicados a la fabricación de... los cintos o cinturones que... se cubrían de chapas de oro, de plata, de bronce, de hierro, de estaño, de peltre o de plomo para acomodarlos a todas las clases de la sociedad. Tenían también sus tiendas cerca de las de los *olives*... Al *cintureyro* Gil Eans, *oficial da obra de Santiago*..., se aforó en el año 1451 «aquela tenda de uender merçaria que esta fixa e junta con a porta da dita iglesia...» (*Ibid.*, VII, 79-80).

generales a «joyas y preseas» incluidas en el cargamento de algún buque (486), tenemos datos concretos de adquisiciones en los países de la Corona de Aragón: son sobre todo tazas y copas, cinturones y dagas con guarnición de plata y alguna pequeña joya (487).

Es posible que algunas de ellas hayan servido de modelo a los plateros santiagueses; la mayoría iban seguramente al ajuar doméstico de mercaderes y mareantes: unos objetos de plata en casa, para entregar con la dote de la hija o para empeñar o fundir en caso de necesidad, eran la forma de ahorro e inversión de la época (488).

En la orfebrería se empleaban mucho los corales, que los gallegos tenían múltiples ocasiones de importar, trayéndolos de sus viajes al Mediterráneo. Cerdeña, Sicilia, el Algarve, eran zonas muy frecuentadas por ellos donde se pescaba y se trabajaba. Sin embargo, si los traían, no dejaron mucho rastro en la documentación: solamente está documentada su entrada por La Coruña y su transporte a Santiago o al interior del reino de León llevados por unos mercaderes judíos en 1480 (489).

Un ramo del comercio difícil de clasificar, a medio camino entre la joyería y los textiles, y confundiéndose en sus artículos más prosaicos con la quincallería, era el de la «mercería». Incluía un poco de todo: tejidos delicados usados como velos, cendales, sedas (incluso en ocasiones piezas de fustán), pasamanería, bordados, cintas de oro y plata, agujas, alfileres y dedales, anillas de latón, baratijas de adorno, accesorios del vestido como botones, agujetas y hebillas, espejos, peines y otras muchas cosas heterogéneas. Localmente, la mercería se despachaba en las tiendas de los diversos mercaderes (pañeros, barberos, cinteros...) más afines a cada objeto; en la nota 485 vimos cómo un *cintureiro* de Santiago tenía una tienda de mercería. También la llevaban los *bofones* —que en su mayoría eran *bofonas*— en sus ventas ambulantes por las casas y las ferias.

---

(486) En 1439 hay «joyas» a bordo de la nao de Johan de Santa Marta, de La Coruña, que las lleva a vender a Napoles (AHCB. *Lletres Closes* VI-7, f. 11 v.); también en la de Vasco da Ponte, de La Coruña, con paños y otras mercaderías de los Pardo de Burgos procedentes de Flandes (AGS-RGS-III-1484, 170); en la concesión de feria franca a La Coruña en 1503 se contempla la venta de «joyas e presças» por los forasteros que acudan a ella (BRAG-CDH I, 101).

(487) En Valencia, a fines del XIV y principios del XV: en 1393 Lopo Carnota, patrón de Noya, saca dos copas de plata, que pesan en total 2 marcos y 3 «millaresas» (ARV MR-11, [420]; en 1396, Johan Gonçales de Pontevedra, una correa de plata de 2 marcos (MR-14, 50 v.); Domingo García una taza de 7 ¼ onzas (*Ibid.*, 53); Martín Pérez, de Muros, una taza de 9 onzas (*Ibid.*, 54 v.); en 1410, Domingo de Ben, mercader de Muros, «un collaret d'argent» de onza y media (MR-31, 91); el mercader Gonçalo Abril de Santiago dos tazas de plata adornadas con esmaltes, de 9 y 9½ onzas respectivamente (*Ibid.*, 99, 107); el cambiador de Valencia Francesch Siurana lleva o envía a Galicia «una barreta en que ha 2 marchs d'argent» (*Ibid.*, 100 v.). Martín de Castro, de Noya, saca una daga guarnecida de plata (*Ibid.*, 105 v.). De Barcelona, en 1437, Alvaro Lopes saca, en la nao de Pero Falcón de Pontevedra, un acetre de plata de 2 marcos y 2½ onzas, valuado en 13 £ 6 s. barceloneses (ACA, G-187/3, 4/9/1437). En 1433, el patrón de Pontevedra Johan Gonçales do Ribeiro tiene que entregar al mercader Ares García de Rajoo «hũa taça de prata dourada chaan de figura da Virgen Maria enno fondo» (MP C II-5, f. 27 v.).

(488) Es raro que en cualquier relación de bienes —inventarios, mandas testamentarias, cartas de bote— no figuren objetos de plata. Cf., por ejemplo, la manda del mareante Pero de San Antón, de Pontevedra, en 1449 (*Tumbillo Sto. Domingo*, p. 42) y la carta de dote del mareante Afonso Ribeiro, en 1525, en la que incluye una taza de plata de 1 marco (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 525 (1), f. 24-24 v.).

(489) Vidales Muça, Salamón Poyllo y Mosé Soriano, judíos de S. Felices de los Gallegos, son asaltados y robados con «dos açemilas cargadas de corales e de otras mercaderías» cerca de Sarandóns, en el camino de La Coruña a Santiago (AGS-RGS-II-1480, 223).

Estos artículos, producto de unos refinamientos industriales que no había en Galicia, se importaban de diversas partes. De Valencia (490), de Barcelona (491) y de Flandes (492). La cuchillería, parte de la cual —navajas, tijeras, lancetas de barbero— está mezclada con la mercería, se importa también de Valencia: aparte de estos útiles de barbería y tocador, hay otras tijeras de todo tipo: de zapatero, de tundidor; cuchillos de desollar y de carnicero, «ganivets» (cuchillas o navajas como utensilios, no como armas) (493). También lleva una tonelada de cuchillos de Flandes a La Coruña la nave mencionada en la nota 492. Y, por supuesto, de Vizcaya, junto con las armas y herramientas que veremos a continuación.

Las fuentes de que disponemos nos dan una idea bastante pobre de la industria metalúrgica gallega de estos siglos, y especialmente de la artesanía fina —armas, campanas, utillaje especializado—. Prácticamente todo esto hay que adquirirlo fuera. Los herreros hacen sólo instrumentos de labranza groseros y cuchillería corriente (494). También escasean los maestros armeros: prueba de ello es la gran cantidad de armas que se sacan por Valencia, aun teniendo que pagar la *treta* como cosas vedadas que son y llegando a tener que sacarlas bajo caución: petos, espaldares, cascos, cotas de malla, espadas de todos tipos, dagas, lanzas largas y cortas, ballestas, piezas sueltas de armadura... (495). Llegan incluso a llevarlas de nuevo allí a reparar, bruñir y quitar las abolladuras (496). También se traen de Vizcaya: su tráfico, a fines del XV y principios

(490) ARV. Libros de *Coses Vedades*, en las secciones de Bailía y Maestre Racional, *passim;* para detalles, v. *infra*, parte II, cap. IV. 1).

(491) 1450: comanda, de Barcelona, a Vigo, de una partida de «scarpes de pasifloret», chales muy ligeros, que pesan trece de ellos 12 onzas (AHPB. A. Vilanova, *Man. commendarum*, f. 51 v.). En la nave de Gomes de Salnes, en 1434, salen, seguramente para Pontevedra, 250 varas de «bordat» (ACA, G-186/3, f. 2 v.).

(492) 1445. Envío de una partida de mercería menuda y cuchillería a La Coruña, por mercaderes de Amberes, que la embarcan en L'Ecluse (SAB. *C. Groenenbouc A*, f. 281 n. 2). Esta mercería es luego llevada por los gallegos al Mediterráneo (cf. la que lleva a Valencia Vasco da Prateria en una nao de Coruña en 1488, en PEATGE, 147).

(493) ARV. *Coses Vedades, passim*, esp. B-269, 43 v.

(494) En la tasa de Santiago de 1133, los herreros hacen y venden herraduras, guadañas, azadones, hierros de arado «muy buenos» y «medianos»; hoces de rozar («de monte») «optimas» y «medianas» y hoces de segar (*H. Compost.* III, XXXIII).

(495) Para Valencia, v. *Coses Vedades* 1381-1437. No hay fuentes de este tipo para otras partes, pero seguramente procedían igual, adquiriendo las armas a base de compras individuales en todos los puertos donde las podían conseguir. A juzgar por las diversas piezas de armadura que sacan solamente de Valencia, una compañía de hombres de armas gallegos debía de tener una apariencia muy singular.

(496) Reparaciones de armas llevadas de Galicia a Valencia: 1410, García Perez de Noya, «1 bacinet que portà per adobar»; Ares Gonçalves: piezas de armadura (bacinete, guanteletes, quijotes, antebraceras) «les quales portà per adobar» (ARV. MR-31, 102, 119 v.)». 1416: Roy Gonçalves, de Coruña: corazas, bacinete, mangas «que ha tretes de la sua nau adobar» (B-255, 542). 1417: Afonso de Bribes, en la nao de Francisco Eanes de Coruña, 1 cota de malla, 2 corazas, 1 bacinete, 1 ballesta, «les quales armes ha portades de Castella he's tretes de la nau para febrir e encusar e fer belles, e ara tornales-s'-en en Castella» (B-256, 341). 1422: Johan Ferro, en la nao de Pero Rodrigues de Noya: coraza, bacinete, cota de malla, «les quals armes ell se portà de Galicia para febrir, per portar a Gallicia» (B-258 bis, 126 v.). 1426: Pero Martines de Galicia, en una nave portuguesa: «1 ballesta que ell se portà de Galicia e ha feta adobar» (B-262, 198) y Pero da Veiga, en la nao de Pero Crú de Pontevedra: coraza, mangas y bacinete «que portà adobar» (*Ibid.*, 257). 1428: Johan Dies, en la nao de Ochoa de Arbieto (de Coruña), «2 ballestes que portà adobar» y saca de nuevo para Galicia (B-264, 122-122 v.).

del XVI por lo menos, se canaliza a través de los barberos, que deben ser los vendedores al por menor de armas y cuchillería en las respectivas localidades (497).

Entre los demás utensilios que se importan están los arreos de caballo: frenos, estribos, petrales, sillas, espuelas, cabezadas y bridas; las cardas y peines para la lana y el lino; sierras; candelabros grandes de hierro y de latón; aguamaniles de latón; calderería de todos los tamaños, sobre todo de cobre, y alambiques de plomo (498).

La vajilla de estaño, pese a que en Galicia hay una cierta industria, se importa también. Está documentada su adquisición en Valencia (499), donde es una cosa vedada y se saca con restricciones, y en Inglaterra, donde es una mercancía normal (500); es habitual su presencia en el domicilio de la gente de mar, como objeto valioso, sólo inferior a la plata (501). También se traen a Galicia, desde Valencia, muebles de madera que, al parecer, son una industria característica de la ciudad: camas de postes, mesas, bancos, arquibancos, armarios y, muy típico, gran cantidad de cajas, cofres y arquetas de madera de todos los tamaños, pintadas y sin pintar. Apenas pasa un barco gallego por el Grao en el que no salgan varias (502). Entre los otros objetos manufacturados están las campanas (503), pese a que se funden en Galicia por lo menos desde mediados del XII (504) y, esporádicamente, varios instrumentos de música (505). Artículos poco fiscalizados en las villas gallegas, tal vez por los pequeños volúmenes de importación.

---

(497) En cuatro días de marzo de 1509, Martín de Astrabar, mercader de Elorrio, realiza las siguientes ventas de armas en Pontevedra: A Roy de Canabal, barbero de Pontevedra, en cantidad desconocida; a Juan Barbero, de Caldas de Reyes: 150 medias lanzas «con sus fierros e cuentos», 79 azconas y 25 lanzas de caballo, íd., íd., por 10.285 mrs. A Mendo Rodrigues, barbero de Pontevedra: 150 medias lanzas, 180 azconas, 1 costal de astas de medias lanzas sin hierro, por 11.560 mrs. A Roy de Marín, barbero de Pontevedra: 100 medias lanzas y 100 azconas, todas con hierros y conteras, por 6.800 mrs. (AHPPO. Municipal IV-D 128 (5), *Restos prot. 1509*, escr. de 22, 24, 25 y 26/3/1509).

(498) ARV. *Coses vedades, passim*, esp. MR-21, 48 v. y B-264, 127.

(499) En 1416, Enrique de Flandes saca para Galicia 2 gruesas de tazas de estaño, pesando en total media arroba (B-255, 391); en 1432, Paolo Saltarelli 2 picheles de estaño de 5 libras cada uno (B-269, 42 v.).

(500) En 1463, Johan de España la saca por Plymouth (PRO. E122-114/2).

(501) En 1500 la Cofradía del Corpo Santo de Pontevedra prenda a Gomes do Río, que le debía 80 mrs. viejos, en «tres platos de hestano nobos e dos pycheles vellos» (MP., *Tumbo Mareantes*, f. 3); platos y picheles de estaño figuran en la dote de la hija de un mareante en 1525 (AHPPO Prot. A.G. do Sisto, 1525 (1), 24-24 v.).

(502) ARV. *Coses vedades, passim*.

(503) En 1402, Jacme Ferrer saca de Valencia para Galicia una campana pequeña de metal de 7 lb. de peso (ARV. MR-21,65). En 1412, Alvaro Afonso, de Bayona, saca una de esas ruedas de 12 campanillas de diversos tamaños que, colocadas en las iglesias cerca del altar mayor y accionadas con una cuerda, se hacían sonar en la Elevación; pesa 1 arroba y 30 lb. (MR-32,85). En 1416, en otra barca de Bayona, sale una campanita de 8 libras (2 kgs. 840 grs.), llevada por Afonso Durán (B-255, 162).

(504) 1158. Carta de donación de Pelagio González al monasterio de S. Clodio: «Hice una campana y compré otra por ciento diez sueldos» (cit. EIJAN, *Historia de Ribadavia*, 97).

(505) 13 «tamborets» (panderetas) sacados de Barcelona por Afonso García en 1437 (ACA. G-187/1,25/8/1437); una trompeta, sacada de Valencia en 1381 en la nao de Johan de Cariño (ARV. MR-1 [111]), y una «sanfonia» sacada en 1417 por Martin Gonçalves, en una barca de Noya (B-256 128 v.).

no aparecen mucho en los aranceles de portazgos y otros impuestos, y no tienen alcabala propia (506).

En cuestión de metales, no sólo se importaban los objetos manufacturados, sino también las materias primas: aparte del hierro, que ya se vio más adelante, se adquieren en el exterior cobre, plomo y estaño que, aparte de sus muchos usos, eran la materia básica para la industria de los «concheiros» santiagueses. Está documentada la importación de cantidades muy variables de cobre, de extracción veneciana, desde Valencia (507) y Génova (508). Las importaciones de estaño desde Valencia, entre 1381 y 1434, son muy esporádicas y poco importantes (509). No está documentada ninguna exportación directa desde Inglaterra, pero esto no tiene nada de particular ya que, como sabemos, el estaño inglés tenía su *estaple* en Brujas, desde donde se distribuía por todo el continente. Solamente los genoveses y venecianos, por concesión especial del rey de Inglaterra, podía sacarlo directamente por Southampton y Londres (510). Estas son las dos posibles vías por las que el estaño inglés podían llegar a Galicia. De otros puntos de origen no se sabe absolutamente nada, aunque no es improbable que en la propia Brujas cogieran también algo del estaño alemán que tenía su salida por esa plaza.

En cuanto al plomo, que ya los peregrinos del siglo XII traían en pequeñas cantidades por el Camino Francés, los dos puntos de origen documentados hasta ahora son Valencia y Barcelona. El plomo de la Corona de Aragón, de origen sardo, era sacado por Valencia, en cantidades pequeñas (era cosa vedada) pero muy regulares: una media de 5½ quintales grandes valencianos (algo más de 280 kgs.) al año entre 1392 y 1428 (511). De Barcelona, con unas fuentes menos ricas para este tipo de salidas, tenemos un dato aislado de 1437: un quintal 6 lb. sacados por Johan do Río en la nao de Pero Falcón, de Pontevedra, que costó 1 £ 10 s. barceloneses (512). El denominador común de todas estas importaciones es su escaso volumen y su irregularidad: compras hechas a salto de mata, donde se pueda, por no haber una fuente de suministro regular o tal vez no ser demasiado urgente la demanda.

El azogue o mercurio aparece como uno de los productos que llegan de Galicia en una lista de artículos confeccionada en Brujas hacia fines del siglo XIV (513), y en la que aparecen los gallegos como únicos vendedores o transportistas de él. Es evidente que no se trata más que de funciones de transporte de este azogue, sacado por algún

(506) Solamente, en las ordenanzas viejas de Pontevedra se cobra «de cada costal de laços oyto dineyros» (en *Documentos... Pontevedra*, I, 227). Por supuesto, los artículos que entrasen del extranjero pagaban también los diezmos de la mar; pero no tenemos ningún arancel de éstos.

(507) Entre 1396 y 1429 se sacan por Valencia, entre las «cosas vedadas», unos 75 quintales de cobre, la mayor parte de ellos en dirección a Noya y Santiago (ARV. *Coses vedades:* v. también *infra*, parte II cap. IV. a)

(508) En 1455 salen 450 *rotuli*, poco más de 2.000 kgs. para Galicia (ASG. S. Giorgio, *Caratorum Vetterum*, n.º 1552, f. 319).

(509) En 1397, 7 libras de hoja de estaño; un quintal a Pontevedra en 1399; otro, a Galicia, en 1402; 4 quintales, probablemente a Noya, en 1413, y 40 libras de «stany obrat» (¿en vajilla?) en 1428 (ARV. *Coses Vedades* de esos años).

(510) CHILDS, W. *Anglo-Castilian Trade...*, p. 96.

(511) *Coses vedades, passim.* V. también *infra* parte II, cap. IV. 1)

(512) ACA. G-187/3, 4/9/1437.

(513) Publ. GILLIODTS, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, p. 20; la fecha de 1200 con que lo data ha sido rectificada.

puerto andaluz o portugués (514), y procedente de las minas reales de Almadén o Chillón (515). Es muy improbable que este mineral pesadísimo saliese al mar por los puertos gallegos, tan lejanos a su lugar de extracción.

El ramo de especiería comprendía las especias propiamente dichas, las hierbas y las «drogas», productos químicos y vegetales no comestibles y con empleos industriales. Como en otros tantos grupos de mercancías, es difícil señalar las fronteras entre unas y otras categorías. En Santiago, desde que se organizó el comercio, las drogas y especias constituyeron uno de sus pilares. En la plaza del Paraíso se vendían hierbas, pimienta, bayas de enebro, alumbre, incienso, resinas, tintes y colorantes («verde del país», bermellón, minio, azur...) (516). Con los paños, la especiería fue una de las primeras materias de la importación por mar. La grana era introducida en Bayona por los navíos franceses en 1201 (517). En Pontevedra, llegaban por mar desde mediados del XIII la pimienta y los cominos, únicas especias mencionadas en su arancel de portazgos. En las ordenanzas viejas que se fueron compilando a lo largo del XV, enumeradas en 1496, el surtido se había ampliado: si la «espeçiaría» seguía reducida a la pimienta y cominos, en cuestión de «drogas» había resina y gema, goma, orchilla, «parrela» (?) y zumaque (518). Pocas de estas drogas, sin embargo, se debían de consumir en los puertos por donde entraban. Algunas se reexpedían a otros países, como la orchilla que envía Pedro de Arbieto desde La Coruña a Southampton en 1470, aprovechando una carraca genovesa que necesitaba completar carga (519). Otras se concentraban en Santiago, y se distribuían desde allí hacia otros puntos, seguramente tan parcamente o a tan mal precio que los artesanos de las otras villas preferían acudir en persona a comprarlas a la ciudad (520).

Una vez más, la frecuentación del Mediterráneo dio a los gallegos la posibilidad de abastecerse de estos productos sin intermediarios. Sin embargo, si bien parece haberse diversificado algo el consumo, no dio lugar a grandes importaciones. En 1426, la comanda de una arroba de pimienta que iba a salir para Pontevedra en la nao de Alvaro Crú, fue cancelada a última hora (521); los registros de salida de mercancías de Barcelona de 1434 y 1437 nos dan unas pequeñas cantidades de azúcar, azúcar candí, canela, jengibre, especias surtidas molidas y confituras en una nave de Pontevedra

(514) El «Livro dos Copos» de Palmela documenta la exportación, hacia mediados del siglo XIII, de plata y mercurio por Lisboa y puertos del Algarve que tienen trato con Francia (en *Descobrimentos*, I-sup., p. 9 n.º 4).

(515) Sobre la importancia de la exportación de mercurio y cinabrio a todos los países del mundo desde Almadén, en el S. XII, v. Al-IDRISI, en GARCIA MERCADAL, *Viajes...*, I, pp. 05-206; las minas de Chillón estaban explotadas por lo menos desde el reinado de Fernando III (GONZALEZ, J., *Reinado y Diplomas de Fernando III*, II, p. 340, n.º 296).

(516) *Liber Sancti Jacobi*, V.

(517) «De barda de grana, 6 s... de carga de grana, 6 s.» (Publ. PORTELA, *La región del Obispado de Tuy...*, pp. 176-177).

(518) *Fueros*, 515-16 y *Documentos... Pontevedra* I, 231. La resina y la gema, productos de los bosques de coníferas, son traídas por los vascos (AM Coruña, *Privilegios* III/30) y proceden en último término de Gascuña y el Báltico (BERNARD, *Navires...*, 22, n. 25).

(519) PRO, *Early Chancery Proceedings*, C1-73/177.

(520) En 1442 los *correeiros* de Tuy, Pontevedra, Padrón y otras villas acuden a Santiago a comprar no sólo los cueros ya curtidos, sino los tintes y la sal tratada con ácido sulfúrico necesarios para su trabajo (BRAG-CDH, I, p. 286).

(521) AHPB, J. Reniu, *Man. 1426*, 20/8/1426.

(522); en 1437, en otra del mismo puerto, sale incienso, tártaro, macis, «verdet» (cardenillo de cobre) en odres, espliego y antimonio (523). Todo en pequeñas partidas, como para consumo individual. Unas cantidades un poco más «merchantes» son las 100 libras valencianas (unos 35 kgs. y medio) de azafrán que salen de Valencia en 1451 en un ballener de Pontevedra (524), y las cuatro cajas de lacre enviadas en comanda desde Barcelona en los años 60 del siglo XV (525).

La cera y la miel, incluidas también en el ramo de especiería, eran en cambio artículos de exportación, aunque bastante esporádica. La mayoría de la producción, que no debía de ser despreciable, se consumía localmente. La miel era entonces el edulcorante más usado, pues el azúcar era artículo de lujo; la cera, aparte de su abundante consumo en la liturgia y —restringido a los económicamente fuertes— en la iluminación doméstica, tenía mil usos caseros e industriales. Aunque figuran entre las mercancías de tráfico corriente en los principales puertos y poblaciones de Galicia (526), su papel en el comercio exterior era modesto, muy inferior al de los portugueses del Norte, exportadores regulares. Los pocos envíos que se hacen, sin embargo, no son partidas pequeñas: la miel y la cera gallegas debían de ser apreciadas fuera del país. En 1374 se llevan tres pipas de miel a Bristol, en una nave de La Coruña (527) y en 1428 un barco inglés de peregrinos descarga en Southampton cinco pipas (528). También tiene aceptación en el Mediterráneo: en Valencia, a donde en 1494 llegan, en la nao de Gonçalo Pardal de Noya, tres botas (= pipas), tres barriles y 9 jarras (529); en Barcelona: 48 jarras en 1434, en la nave de Pero Fernandes (530). Hay noticias de venta de cera en Génova, donde llegan, a mediados del siglo XV, unos 1.400 kgs. (30 cántaros) en la nao de Martín García de La Coruña (531).

El ramo que en las alcabalas se denomina «grosura» incluía aceites y grasas de todo tipo. Del aceite de pescado, el saín, ya hemos tratado anteriormente. El aceite de oliva no era un artículo de importación tan considerable como en la actualidad. Su consumo, tanto en la cocina como en la iluminación, era restringido, ya que en Galicia, como en todas las tierras al N. del Tajo, se usaban más las grasas animales; se empleaba también en las industrias pañera y de curtido. No conocemos el volumen real de su tráfico: es un artículo que aparece ya importado por los pontevedreses desde mediados del XIII (532) y llevado luego a La Coruña y los puertos de las Rías Bajas desde Valencia, Barcelona y Andalucía (533).

---

(522) ACA G-187-3, 3/9/1434.
(523) ACA G-187-1, 31/8/1437 y 4/9/1437.
(524) PEATGE, p. 59.
(525) AHPB. A. Vilanova, *Man. commendarum 1436-69*, f. 81.
(526) Padrón, 1164 (AGS. *Lib. Priv. y conf.*, 375 art. 10, en T. GONZALEZ, *Col.Privilegios* V, p. 65); Fueros romanceados de Pontevedra y Noya (*Fueros*, 515 y 522); Ordenanzas de Pontevedra 1496 (*Documentos...* I, 231), etc.
(527) PRO, *Inquisitions Miscellaneous* C145-205/6.
(528) *Southampton Port Book 1427-30*, f. 26 b.
(529) PEATGE, 292, 293.
(530) ACA, G-188, 23/8/1434.
(531) ASG.Not. O. Foglietta Jr. 4-II/310.
(532) *Fueros*, 515.
(533) En Padrón, hacia 1435, se lleva río arriba en *baxeles*, envasado en jarras (*Fueros*, 508); en Pontevedra, las ordenanzas viejas mencionan a los forasteros que llevan aceite «asi en pipas como en jarras como en odres» (*Documentos... Pontevedra*, I, 227). Se vende, aunque está prohibi-

El unto y el sebo tenían una activa circulación interior (534), especialmente el sebo, usado en abundancia en el mantenimiento de los buques y en las faenas del puerto. Las adquisiciones que se hacen de él en el exterior tienen por lo tanto carácter de compras para el consumo usual (535) y lo mismo hay que decir de las velas de sebo que se compran en grandes cantidades, tanto para usar a bordo como para llevar a Galicia, en puertos como Valencia (536). Ocasionalmente también el sebo se exporta (537), aunque en partidas de poca importancia.

La fruta seca —higos, pasas, almendras— se importaba y procedía de Andalucía (538). No hay noticias de exportaciones de fruta fresca —concretamente de cítricos— desde los puertos gallegos hasta bien entrado el siglo XVI, cuando las largas navegaciones la hicieron necesaria a bordo, como antiescorbútico y ayuda para la conservación de los alimentos. Puede que uno de los hechos que hayan provocado la demanda en Galicia, más que los viajes a Indias, hayan sido las expediciones a los bacalaos de Terranova. En cualquier caso, el caso más temprano de comercialización de naranjas por mar desde un puerto gallego (sin tener la seguridad de que sean naranjas del país, pues pueden ser reexportadas) es el de un mercader de Santa Marta de Ortigueira, que poco antes de 1512 lleva hierro, «naranja» y otras mercancías a Bretaña (539).

Pocos datos más se pueden obtener sobre otros artículos, salvo informaciones aisladas y casi anecdóticas, como el costal de pluma que descarga una carabela de Pontevedra en Valencia en 1500 (540), el cargamento de papel llevado por unos mercaderes de Burgos a Finisterre para cambiar por sardina (541) y las esteras, muy usadas

---

do, en la Moureira (*Ibid.* 228) y se saca de la villa para otras partes, en pipas y en jarras (*Ibid.*, 230). Un mercader andaluz lo lleva de Sevilla a La Coruña en 1472 (AM Sevilla, *Actas Capitulares*, n.º 2.444). Viaja de Barcelona a Pontevedra, en 1434: una arroba, tasada en 1 £ 10 s. barc. (ACA G-187/3, 2/9/1434); desde Valencia, donde es cosa vedada, hay importaciones ocasionales en barcos gallegos (ARV B-272, f. 75 v.), aparte de lo que se compra para consumo de a bordo (B-267, 10 v., 31; B-272, 52), pero un mercader valenciano, Jacme Plates, lo vende regularmente en Pontevedra a principios del S. XVI, realizando importaciones de casi 200 arrobas (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1519, ff. 10-10 v.).

(534) Cf. los fueros de Pontevedra y Noya en *Fueros*, 516 y 522.

(535) V. ARV. *Coses vedades, passim* e *infra*, cap. IV.

(536) ARV.*Coses Vedades, passim.*

(537) PRO C145-205/6; ASG, Not. O. Foglietta Jr. 4-II/310.

(538) Hacia 1480, Johan de La Coruña, patrón de Muros, lleva a esta villa en su navío higos y otras frutas de Andalucía (AGS-RGS-X-1486,12); entran regularmente en Pontevedra, donde pagan «posturas» («Iten de cada quintal de figo ou de pasa oyto dineyros») (Ordenanzas viejas, *Documentos*... I, 230) y se consumen por los mareantes en sus reuniones: «Iten mays dey a Johan de Ponteuedra seys rreaas para fygos» (MP *Tumbo Mareantes*, f. 4 v.), yéndose a buscar, como el vino, a la vendeja de Palos, Moguer, La Redondela y otros lugares de Huelva (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, 111-111 v.).

(539) AGS-RGS-VII-1512, 4.

(540) PEATGE, 317. Las plumas, empleadas para escribir, emplumar flechas, confeccionar penachos y rellenar almohadas y colchones, según sus clases, eran una mercancía muy común en la Edad Media, que circulaba en todas direcciones. Para envíos de Inglaterra a Castilla, cf. CHILDS, *Anglo-Castilian trade*, 96).

(541) AGS-RGS-XI-1479, 95.

en la estiba de los buques y en las casas, y que entran por Padrón procedentes de otros puntos de la ría (542).

Las informaciones sobre comercio de esclavos son muy escasas. Hacia mediados del siglo XIII se vendían «mouros» en Pontevedra (543). Los patrones de los buques gallegos que andan por el Mediterráneo comercian ocasionalmente con ellos, cogiéndolos seguramente en Andalucía y llevándolos a vender en puertos de la Corona de Aragón (544); pero este tráfico no parece rebasar esa área, y no incide visiblemente en el comercio propiamente gallego.

(542) Costumbres de Padrón, ca. 1435, en *Fueros*, 508.

(543) «Sy algun onbre de fora de la villa açumar mouro ou moura en la villa, deve a dar al mayordomo VIII soldos do mouro e da moura IIII soldos (*Fueros*, 516).

(544) En 1434, Pero Rodrigues saca de Barcelona, en una nave de Pontevedra, una esclava que cuesta 49 £ (ACA, G-187/3, 2/9/1434). Pero Sanches, patrón de La Coruña, llegado de Occidente, lleva a Valencia 9 esclavos moros, en 1500 (PEATGE, p. 336).

CAPITULO IV

La flota

1) *LOS BUQUES*

Nada se sabe de las embarcaciones que se empleaban en la Galicia pregelmiriana. La hipótesis de Lewis, según la cual la «barcha» bajomedieval descendería, sin solución de continuidad, de su homónimo altomedieval (1), por muy atractiva que sea, parece inviable, toda vez que se basa en una premisa falsa: la de que Gelmírez armó su flota con material local, prueba de que el tipo continuaba usándose en Galicia. Como recordaremos —y discúlpeseme de repetir por enésima vez una vieja historia— don Diego tuvo que partir de cero cuando quiso hacerse con unas cuantas naves de guerra, ya que los gallegos, poco prácticos en la navegación de altura, no sabían construir más naves que las «sarcinarias», que tendrían en el agua el uso que tenían en tierra los carros de bueyes: carga y transporte a poca distancia (2). Las dos «naves» que los nobles rebeldes Pelayo Gudesteiz y Rabinado Núñez emplean en sus fechorías y ponen a disposición de los piratas de la «bireme» inglesa (3) parecen pertenecer a esta categoría, ya que sólo se las ve hacer tímidos recorridos de corto radio transportando gente y botín.

Tampoco Gelmírez tuvo suerte, si lo que esperaba era crear en Galicia una flota permanente. Los pisanos y genoveses que trajo construyeron dos o tres galeras, seguramente del tipo usual en el Mediterráneo, que, cumplida su misión inmediata, no tuvieron futuro (4). Podemos asegurar que los primeros buques mercantes de Galicia, fabricados en la región o adquiridos fuera, no se les parecían en nada. Las galeras eran un tipo de embarcación mal adaptada al comercio atlántico: demasiada poca autonomía, exceso de tripulación, poco espacio de carga y vulnerables a la mar gruesa. Casi con certeza, las naves gallegas fueron desde el principio «naves redondas» del Golfo de Vizcaya; la temprana presencia de navíos extranjeros en Galicia a causa de la peregrinación y los contactos a lo largo de la costa cantábrica con bayoneses y donostiarras tuvieron que ayudar a difundir estos modelos; los mercaderes gallegos, que habrían

---

(1) LEWIS, *The Northern Seas*, p. 451, n.271.

(2) «Verum enim Galliciani, nec naves construere exceptis sarcinariis, nec veliferis biremibus pelagi alta secare in consuetudine habebant» (*H. Compostelana*, I, CIII, p. 198).

(3) *Ibid.*, I, LXXVI, pp. 133 ss.

(4) *Ibid*, I, CIII, p. 198 ss.; II, XXI, p. 301 ss.; II, LXXV, p. 424 ss.; III, XXVIII, p. 526 ss. Para un excelente estado de la cuestión, v. Fernando ALONSO ROMERO, *Las naves de Gelmírez*, en «Brigantium», I (1980), pp. 173-183.

empezado a comerciar con el exterior aprovechando las naves forasteras, pasarían después a adquirirlas de segunda mano; tal vez pronto se copiaron modelos por los carpinteros locales; es difícil determinar cuándo, ya que falta toda información sobre buques individualizados antes del último cuarto del siglo XIII. La escasa terminología náutica que se conoce para la Galicia medieval está muy emparentada con la mejor conocida de Portugal, y ambas son de corte totalmente atlántico. Pertenecen al mundo de los Roles de Oleron los nombres de los barcos: «nau», «coqua», «barcha», «galea», «caravela», «barco», «baixel», «pinaça», «batel», «cuquete»; los de unas pocas piezas y accesorios que nos han llegado: el «treu» o vela mayor (fr. *tref*), «mástel», «verga», «áncora», «calabre». Sólo el remo-timón de los barcos ligeros, el «peltre» (lat. *pellitor*) es regional o gallego-portugués, explicable por su carácter semifluvial, afín a la batelería local. El hecho es que, aparte del episodio de Gelmírez, no se empleó nunca en Galicia, para misiones pacíficas y mercantiles, ningún tipo mediterráneo, como tampoco se crearon tipos propios: su flota es típicamente cántabro-gascona, empleando los buques más corrientes en cada momento en dicha área.

Desde la fundación de las villas de la costa hasta mediados o finales del siglo XIII, lo que hubiese en Galicia en calidad de flota mercante, si alguna había, era muy poco. Es cierto que en los privilegios fundacionales de Noya y Pontevedra se alude a navíos de sus vecinos, pero parece más bien una invitación a armarlos que una constatación de su existencia real (5). En los fueros romanceados de Pontevedra, de mediados del S. XIII, ya se mencionan actividades de los vecinos relacionadas con el comercio por mar (6); tal vez ya existía entonces, allí y en las otras villas, el potencial hacia el que se volvió Fernando III cuando emprendió la conquista de Sevilla.

¿Significó la famosa requisa de naves de Ramón Bonifaz un reactivo para el armamento naval en Galicia? La verdad es que no se sabe. Hay muchas leyendas y tradiciones —cada villa marinera tiene una— sobre la brillante actuación de las naves gallegas en el Guadalquivir. En realidad, la presencia en la flota de Payo Gomes Chariño —hombre del *entourage* del rey Fernando y no llegado ex profeso de Galicia— es el único dato que ha dado pie a estas suposiciones, aparte de que se dé por sentada la participación de todas las villas de la Marisma. Ni las crónicas contemporáneas, ni el estudio posteriormente dedicado al tema por Pérez Embid (7) facilitan datos sobre el origen concreto de estas trece embarcaciones, entre naos y galeras, conseguidas por Bonifaz en los puertos del Norte. No se excluye, por supuesto, la hipótesis de que algunas procediesen —requisadas o hechas de encargo— de los puertos gallegos más activos en esos años, pero es poco probable. La documentación sobre el repartimiento de Sevilla nos muestra también la pequeña colaboración de los gallegos —principalmente en mesnadas de tierra— en la empresa sevillana (8).

Sin embargo, y tal vez para paliar una mediocre aportación futura, se les impuso a partir de entonces el tributo de la «galea», que se tratará también en el capítulo

(5) Fuero de Noya: ACS, Tumbo A, f. 48 v.; fuero de Pontevedra: Publ. «MP» I (1942), p. 138.

(6) Si un vecino de la villa tiene deudas, «que ningun o non leue a o mar, nen lle den cadal nen conpaña; e o que o lleuar a o mar e lle der cadal ou conpaña seja tiudo da deueda a aquel cuio deuedor he» (*Fueros*, 511).

(7) *Primera Crónica General*, cap. 1071-1134; PEREZ-EMBID, Florentino, *La marina real castellana en el siglo XIII*, «AEM», 6 (1969), pp. 141-185, esp. pp. 143-44.

(8) Cf. GONZALEZ, Julio, *Repartimiento de Sevilla*, Madrid, 1951.

dedicado a la fiscalidad, pero que se trae a colación aquí por su interés para el armamento naval. La «galea» venía a sustituir, en las villas portuarias, a la obligación de asistir al fonsado y a su sustituto, la fonsadera. Era como una «matrícula de mar» que consistía, en sentido estricto, en que cada villa construyese solidariamente, por repartimiento entre los vecinos pecheros, una galera de guerra y la equipase con hombres y remeros: un máximo de 60 remos (por lo menos 120 remeros) y el resto de la tripulación (9). Tenemos noticia de que por lo menos algunos puertos la llegaron efectivamente a construir (10), aunque en la mayoría de los casos se convirtió en un pecho en metálico.

De todas formas, la cuestión del abastecimiento de Sevilla a partir de su conquista tuvo que haber estimulado enormemente a los puertos gallegos, y más especialmente a los pesqueros. Eso y las relaciones, de intensidad creciente, con Inglaterra. En 1271 encontramos los primeros buques gallegos en la costa de Norfolk, por los puertos de Blakeney, Boston y Yarmouth (11); en 1274, en Southampton, uno de Pontevedra (12). De Pontevedra es también nuestro primer navío identificado, con toda su tripulación, el *Santa María*, que en 1296 obtiene salvoconducto para hacer viajes a Inglaterra durante un año (13). Desgraciadamente, la expresión «navis» con que se le designa es muy vaga, y no podemos determinar qué tipo de buque era, aunque por lo menos sabemos que no era una «barcha». Lo abigarrado de la «compaña» —gente de Pontevedra, Santiago, Neda y La Coruña— es elocuente de la poca disponibilidad de barcos que había. Un año después, hay naves de La Coruña —cuyo tipo desconocemos— en una gran flota de naos, orcas y cocas de prácticamente todos los puertos del Cantábrico concentrada en Lisboa para Flandes y Francia (14).

* * *

Los gallegos nunca fueron constructores de grandes navíos. Dentro de sus modelos, los habituales de la Castilla cantábrica, se mantuvieron en unos tonelajes medios, bastante inferiores a los vascos. Incluso, especialmente en las villas exportadoras de pescado, el porte de los buques era bastante reducido. Tendremos cifras y ejemplos abundantes sobre esto un poco más adelante. Basta señalar aquí el fenómeno y tratar de investigar sobre sus posibles causas.

Toda la historia de la construcción naval castellana es una pugna entre los reyes, que desean que se construyan naves grandes, y los particulares, que no pueden o no quieren hacerlo. Las ventajas de la nave grande eran, sobre todo, de tipo bélico: un

(9) Que «las galeas que oviesen a dar [Bayona y La Guardia] fuesen de sesenta remos e de mas non, nin que sirvan con ellas mas de tres meses» (AM Bayona, en RAMOS, *Crónicas...*, p. 38).

(10) V. *infra* cap. VI, 2).

(11) CPR, 6/9 y 7/11/1271, p. 604.

(12) PRO, SC6/1031/24.

(13) CPR, 16/9/1296, p. 203. Los tres mercaderes y armadores son de Santiago: Domingo Johan de Ayro, Martín de Santiago y Martín Díaz. Los 11 tripulantes son de los puertos mencionados más abajo en el texto.

(14) ACM Lisboa, «Místicos de Reis», 1.2, n.º 2, en *Descobrimentos* I-sup., p. 21. La razón de que no se sepan pormenores sobre los navíos de La Coruña es que sus gentes no intervinieron en una sangrienta pelea protagonizada por hombres de Vizcaya, Gascuña y las Cuatro Villas: el documento enumera a los culpables y los buques a que pertenecen, y cita sólo de pasada a los gallegos, que iban con ellos.

buque de 500 a 1.000 toneles era casi inexpugnable y, aunque esta seguridad la agradecían también los armadores particulares, en unos mares llenos de enemigos y corsarios, interesaba directamente a los monarcas, que las requisaban cuando querían reunir una armada. Resultaba muy tranquilizador ver aquellos castillos flotantes acompañar a los convoyes en las peligrosas aguas del Canal, pero los cargadores preferían que fueran los demás quienes cargasen con el gasto de su construcción (15). En el aspecto económico, efectivamente, sus inconvenientes eran graves. En primer lugar, su elevado costo, que obligaba a repartir excesivamente la propiedad y exigía una capacidad económica superior a la de la mayoría de los mercaderes. Por otra, su gran porte que, aparte de prolongar por días y días las operaciones de carga y descarga, con los gastos que esto conllevaba, dificultaba el encontrar en un tiempo prudencial fletes para llenarla. Había el peligro, mal cubierto por los sistemas de seguro, de un siniestro: la pérdida de una de estas naves cargada podía llevar a muchas personas a la ruina. Por lo tanto, se prefería construir navíos más pequeños y repartir el gasto y el riesgo, escapando de paso al peligro de requisa en tiempo de guerra, en que se buscaban sobre todo las naves mayores.

A finales del siglo XV, los Reyes Católicos volvieron a la carga ofreciendo primas y subvenciones a los que construyesen naves mayores de 600 toneles (16) y concediendo el derecho de fletamento preferente, en igualdad de condiciones, a la nave de mayor porte (17), todo ello sin resultado porque, al menos en lo que toca a Galicia, se ve proliferar el buque pequeño, hecho que, por otra parte, está dentro de la tendencia general iniciada en los últimos años del siglo (18).

A las restricciones de tipo económico se añadía el carácter pequeño artesanal de la industria naval. Los carpinteros de ribera son, en todas las villas gallegas, personajes oscuros y aislados que salen ocasionalmente a la luz; no hay grandes astilleros, ni atarazanas como las de Santander; no forman gremios fuertes (en Pontevedra, por ejemplo, están agrupados con los calafates... y con los canteros en la cofradía de San

(15) En las Cortes de Toledo de 1436, los procuradores piden al rey que las mande construir, como antes, ya que ahora son los asaltantes ingleses quienes las tienen. Seguirán insistiendo sobre lo mismo en las Cortes de Madrigal de 1438 (*Cortes* II, 263-264).

(16) A 10 de Noviembre de 1495 una real provisión ofrece subvenciones de 10 mrs. por tonel a los buques entre 600 y 1.000 toneles, elevando o bajando la ayuda de costa a los que bajen o suban de estas cotas, y ordenando que tengan fletamente preferente sobre los navíos menores (RAH, Col. Muñoz, t. LXXXV, f. 144, cit. FERNANDEZ DURO, *La Marina*... p. 486). Otra pragmática sobre lo mismo a 20/3/1498 (*Rec. Leyes del Reino*, leg. 7, tit. X, lib VII, *Op. cit.*, 487).

(17) Cf. las citadas en nota anterior, a una de las cuales («una pragmática del Rey Don Fernando») se refieren en un litigio surgido en Pontevedra en 1516 entre los patrones de dos navíos que se disputan unos fletes (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, Libro 1, f. 98 ss.).

(18) «Hacia 1580, se repite en el océano lo que ya había ocurrido un siglo antes, hacia 1478: una victoria momentánea de los barcos pequeños sobre los grandes. Aloys Schulte lo ha señalado en su maravilloso libro sobre la *Gros Ravensburger Gesellschaft*, donde encuentra uno todo lo que busca, sabiendo buscarlo [III, p. 413]. Sobre las grandes naves o *naus* de los genoveses y otras ciudades mediterráneas, triunfan las finas y ligeras carabelas... Andrea Satler escribía en Brujas en 1478: 'Die kleinen haben die grossen Schiffe ganz vertrieben'... La diferencia entre las dos categorías es enorme: en 1498, 4 naves cargaron en Amberes 9.000 quintales de mercaderías, mientras que entre 28 carabelas sólo transportaban 1.150. Es el tiempo de la vela fina sobre los pesados barcos del mar Interior, la superioridad del navío rápido, más económico y que requiere menos personal» (F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México-B. Aires, 1953, p. 272).

Juan). Incluso tienen carácter itinerante, como los que trabajan simultáneamente en La Coruña y Pontevedra (19). Esta escasez de medios técnicos y humanos —que por otra parte no contradice la eventual gran calidad de su trabajo— no está a la altura de meterse en la construcción de enormes naves que tenían otras exigencias. A esto se une —y probablemente es la razón más poderosa— el carácter local de la actividad de salazón y exportación de pescado, dispersa en manos de multitud de pequeños cargadores, y el tipo de asociaciones, casi familiares, que se articulan en torno a un buque que no era infrecuente se armase, en una primera fase, por dos socios que tenían que repartirse todos los gastos de entrada. El bajo techo financiero de las cofradías de mareantes —bajo en relación con los hombres dedicados al gran comercio— es un fuerte condicionante para esta preferencia por el navío pequeño, situación que podemos observar en los cuadros que ilustran este capítulo, y que, todavía en 1549, justificaban los cónsules de la nación de España en Brujas, defendiendo la participación de estas unidades ligeras en el comercio a larga distancia: «... en lo del primer artículo... es de notar que caso que diga no nabegue nabio menos de 80 toneles, que bisto los muchos nabios pequeños que ay en esta tierra [España] e biben aziendo biajes de aqui a Françia e Ynglaterra e otras partes, que esto se podia moderar que fuese el menor de fasta 60 toneles. Esto se entiende no tocando a los nabios que llieban pescado solamente fuera desta tierra lo qual es neçesario salga para que puedan bebir muchas pobres gentes y que las rentas de su mag^d^ no sean desminuydas porque la pesquería es grand tesoro para la tierra como es notorio (20)».

Este buque de carga de tipo medio o pequeño —entre los 40 y los 150 toneles están sus dimensiones más corrientes— tendrá una notable difusión desde finales del siglo XIV en el mundo del gran cabotaje mediterráneo. Precisamente allí se hacía notar su falta como alternativa a las pequeñas embarcaciones sin cubierta y a las enormes carracas y galeras de mercadería sólo adaptadas al comercio a larga distancia. Durante más de un siglo, las barcas y los balleneres de los gallegos llevarán, junto con los vascos, la mayor parte del trigo y de la sal que circulen en el Mediterráneo occidental, mercancías perecederas, bien protegidas bajo sus sólidas cubiertas.

* * *

La unidad de arqueo utilizada en Galicia, como en toda la Marisma de Castilla, es el tonel vizcaíno o tonel macho, que, según Ciriquiain Gaiztarro, equivalía a 1,68 Tm., difiriendo poco de la tonelada bayonesa y de otros toneles de arqueo empleados en el Golfo de Vizcaya (21).

Sin embargo, pienso que la equivalencia dada por Ciriquiain es muy elevada, a la luz de otros datos obtenidos de primera mano, para buques gallegos en concreto, y comprobados frente a otras unidades de medida bien conocidas. Los resultados, que se expondrán dentro de un momento, refuerzan la realidad de que los toneles de arqueo de todos los países atlánticos variaban muy poco entre sí. El tonel es una medida

(19) MP, *Tumbo de la Cofradía de San Juan*, ff. 26-26 v.

(20) SAB, *Archives Espagnoles*, Dossier 1428-1549 (XII/393).

(21) «... 100 toneles macho de Vizcaya serían 168,60 toneladas métricas y, aunque hubiera alguna diferencia, que la había, entre la tonelada vizcaína y la bayonesa...» (*Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco*, p. 15).

internacional, homologada en todas partes y que, pese a sus inevitables —y no muy considerables— variantes regionales, se mantiene en torno a los 900 litros o Kg. de peso. Tomado del tonel bordelés de vino, la unidad de carga más representativa de la navegación tradicional del Golfo de Gascuña, sus submúltiplos son también de origen vinario (22), aunque no se emplean como medidas de arqueo. Sin embargo, uno de ellos, la pipa (= ½ tonel) está homologada con un envase y unidad de arqueo mediterráneo, la bota, de la que hablaremos más adelante.

Vayamos ahora a nuestro tonel. En 1459, la nao *Espíritu Santo* de La Coruña, patrón Pedro de San Juan, estaba en Génova, y a través de distintos documentos se dio su porte en toneles (160 toneles «vel circa») en el mes de Abril (23); en botas genovesas (300 botas «vel circa») en Mayo (24) y en cántaros de Génova (3.000 «vel circa») en Julio (25). El cántaro genovés —como el *quintar* catalán — se subdividía en 10 botas. La equivalencia métrica de este cántaro está fijada con seguridad: 47,65 Kgs. (26). Los 3.000 cántaros y 160 toneles del *Espíritu Santo* serían 142,950 toneladas métricas, lo que nos daría un tonel de arqueo de 893,75 Kg. o, redondeando, 900 Kg./litros «vel circa».

Desplazándonos al ámbito catalanoaragonés, y comparando estos toneles con las botas catalanas, esta cifra se confirma al conocer la proporción tonel/bota: a efectos de cargazón, se calculaba que cinco botas equivalían a tres toneles (27). Lo mismo ocurre en Venecia, donde los cálculos de Lane conducen a una equivalencia igual en botas venecianas: 1.000 botas = 600 tons. con la misma proporción 5:3 (28).

Esta información simple, directa y contemporánea, me ha llevado a prescindir de los estudios, numerosos e importantes, que sobre el tema se han hecho, pero con datos ya muy adentrados en el siglo XVI y posteriores (29). Las conclusiones que se pueden sacar, para la Edad Media, son las siguientes:

* que el tonel que emplean los buques gallegos (el tonel vizcaíno, pues no hay ni la menor sospecha de que Galicia tenga un tonel propio) equivale en el Mediterráneo a 1,6 botas catalanas y venecianas, o a unos 19 cántaros de Génova, y en el Sistema métrico decimal a unos 900 litros/Kgs., estando homologado con los toneles bordelés e inglés, de capacidad muy aproximada.
* que estas equivalencias son empíricas y aproximadas, para facilitar y agilizar los cálculos en el pago de fletes, seguros, derechos portuarios, etc.

---

(22) BERNARD, *Navires...* 232.

(23) ASG. Not. T. Duracino, 4/182.

(24) *Ibid.*, 4/220.

(25) *Ibid.*, 4/396.

(26) HEERS, Jacques, *Gênes au XVe siècle*, ed. abreviada París 1971, p. 204.

(27) «Consta por un libro de la Contratación de Sevilla, intitulado *Despacho de Armadas* de 1496, que 5 botas hacían 3 toneles machos, y dos pipas un tonel en la cabida: y en el peso, un tonel hacía veinte y dos quintales y medio [1.035 Kg. exactamente]; de bizcocho, quince quintales; y de trigo y cebada dos cahizes.» (CAPMANY, A. de *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1779, III, p. 81 n. 1).

(28) LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore-London, 1934, pp. 246-249.

(29) A lo largo del S. XVI hay numerosas ordenanzas fijando diversos toneles y toneladas oficiales; es entonces cuando se empiezan a hacer distingos entre registro bruto y neto, arqueo y tonelaje, desplazamiento y porte; en el siglo XV y antes estas cuestiones no se plantean, ni han suscitado mucho interés por parte de los estudiosos.

El cálculo del porte de los buques, incluso desde el punto de vista de los constructores, se solía expresar con un margen de desviación muy amplio (± 5 toneles),o con la expresión «poco más o menos» que cubría satisfactoriamente estas diferencias que no deben preocuparnos más de lo que les preocupaban a ellos (30). En las definiciones de porte, arqueo y tonelaje, reinaba una imprecisión total desde el punto de vista teórico; lo que realmente contaba era la capacidad real de carga, conocida por el uso y la práctica (31). Las cifras de porte, a efectos fiscales, eran convencionales y se admitían por declaración jurada (32). No es que no hubiera medios de comprobarlo de una forma más científica. Algunas naves genovesas llevaban la sofisticación hasta el punto de construirse con *waterlines;* pero esto no se usaba generalmente, ya que los propios dueños de los buques no estaban interesados en exhibir su capacidad real de carga con demasiada precisión. El porte del buque aumentaba y disminuía en el papel según se tratase de cargarlo hasta los topes, aumentando la ganancia y el riesgo, o de pagar una tarifa de anclaje. Sólo cuando el caso se hacía visiblemente dudoso se recurría a engorrosas comprobaciones. En Pontevedra, por ejemplo, hay una medida, el «milleiro» (que seguramente no tiene nada que ver con la unidad de cuenta de la sardina) que decide la cuestión (33). «Contar por los milleiros»; pero, ¿cómo se hacía esto? ¿Se limitaba la cuenta a un determinado parámetro del buque? ¿Se contaba realmente una cantidad de recipientes colocados en la estriba? ¿Era el «milleiro» aquí una medida simbólica, observable, como las *waterlines,* en alguna parte de la estructura de la embarcación? De momento es imposible precisar más. El «milleiro» se seguía usando en Pontevedra en el siglo XVI, como unidad de cargazón equivalente a seis «toneladas» (1 tonelada = 6 moyos de vino) (34), como un recuerdo de los comienzos de la villa que, bien entrado el siglo XIII, cuando se redactaron las costumbres en las que esta medida aparece por primera vez, no sacaba «synon sain de pescado».

Hace un momento se trató de «toneladas». Este término, que aparece a veces en los documentos medievales y que se generaliza extraordinariamente a partir del siglo XVI como unidad de cargazón, llegando a sustituir en el lenguaje al tonel-unidad de arqueo, no es intercambiable con él, pero sí equivalente. La tonelada es la traducción a mercancías del tonel y, si se expresa a veces el porte del buque en ellas, es igual que cuando, especialmente en el Mediterráneo, se expresa en salmas o modines de trigo o

(30) 1514, Sanlúcar: «se conpro... de Marcos Gonzalez Ferrer vecino de Ribadeo la caravela nombrada Santa Maria de porte de sesenta toneles poco mas o menos»; «se conpro... de Lope de Loroja vecino de la Coruña la caravela nombrada Santiago de porte de sesenta y cinco toneles poco mas o menos...» (MN, *Col. Guillen,* Ms. 1764, ff. 99, 100). 1518, Pontevedra: «nos, Lopo Gomes, mercadero, e Fernán Pardo, mariñeyro,... nos obligamos... de fazeremos un nauio de quilla e de costado, que seja de porte de triinta e çinquo fasta corenta tonees (*tachado:* tonella-), o qual... ha de auer por nome de Santa Maria» (AHPPO, Munic. IV-D, 128 (7), s/fol, (13/1/1518).

(31) BERNARD, *Navires...,* 222-223.

(32) «It. aribà la barxa castelana de Guomis de Sentiaguo, vench de Jènova, jurà que es de port de LXXX botes...» (ACA, *Ancoratges,* 23/8/1439).

(33) «Iten do barquo de cient toneles deue auer el mayordomo L soldos. Et si non fuer de cient toneles, contar por los milleros e por cada millero deve de aver el mayordomo dos soldos e medio. E o millero a teer de XXVIII moyos.

Deve aver el mayordomo de las pinaças que non llevan sy non fasta ocho toneles tres soldos; e sy mas llevar, contar por los milleros e levar de cada millero II soldos e medio (*Fueros,* 515). Si nos atenemos a esta tarifa, la equivalencia de 100 toneles (50 sueldos) serian 20 milleiros.

(34) AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 13-13 v. y 55-56 v.

sal. En otra parte trataremos esta cuestión de la tonelada de carga con más detalle, ya que interesa sobre todo desde el punto de vista de la mercancía.

* * *

La onomástica de los buques, tan rica, tan personal y variada en nuestros días, es, para la baja Edad Media una monótona letanía de santos o una lista de nombres de propietarios que se repiten una y otra vez. Galicia adolece especialmente de esa falta de imaginación, como podremos ver por los noventa y tantos nombres recogidos entre las fechas de 1296 y 1518.

El predominante es, como es usual en todas partes, *Santa María* (21 casos); las advocaciones particulares de la Virgen son menos frecuentes y tienen un carácter fuertemente local, que merece la pena estudiar más de cerca. Por ejemplo, en La Coruña, aparte de 8 *Santa María*, tenemos en 1368 una *Santa María la Rosa*, típico nombre de la costa cantábrica por esos años; es el único buque gallego con ese nombre entre los muchos vascos y de las Cuatro Villas que lo llevan. En cambio, hacia los años 50 del siglo XV, nos encontramos con tres distintos puestos bajo la advocación de *Santa María de Vilaverde*, y en 1416, una *Santa María de Belén*, nombre que lleva también una nao de Vivero en 1452.

Muros y Noya bautizan a sus naves con los nombres de las patronas de sus iglesias: *Santa María del Camino*, el santuario de peregrinación junto al mar, a la entrada de Muros, da nombre a dos, una de Muros y otra de Noya, además de otra de Pontevedra, donde también hay un santuario de ese nombre. En 1514 encontramos un barco de Muros con el nombre de *Santa María del Campo*, la antigua iglesia muradana de Santa María a Nova, elevada a Colegiata con el nuevo nombre en 1504.

Santa María de Gracia da nombre a tres buques: uno de Pontevedra (1463), otro de Finisterre (1514) y un tercero (1501) de puerto desconocido. Por lo menos en el caso pontevedrés, sabemos que se trata de una devoción local: la ermita de Santa María de Gracia, situada entonces en la isla de Tambo, donde servía de baliza a la navegación y se le rezaba una última oración al salir de la ría (35). Ya un poco entrado el siglo XVI parece observarse una tendencia a advocaciones marianas más generalizadas, como *Nuestra Señora de la Merced*, nombre de una carabela construida en Mugardos en 1514: tal vez una busca de protección de la patrona de los cautivos frente a los piratas berberiscos que pululan en esos años por el Mediterráneo, y de los que los gallegos serán víctimas algunas veces.

Algo dudoso es el nombre de *Santa María de Finibusterre* que lleva un ballener gallego que anda por Barcelona en 1481; no queda claro si forma parte del nombre o si, lo que es más probable, es su puerto de origen. Tampoco es de fácil interpretación la *«Marie de Carence»* que arma en 1456 Fernán Pérez de Andrade, y que conocemos a través de su defectuosa transcripción inglesa.

Santiago, como era de esperar, es el patrón que sigue en importancia a Santa María (10 casos), y en esto rompe moldes Galicia respecto a las otras flotas de Occiden-

(35) La ermita fue destruida en el siglo XVI por los ingleses y la imagen, arrojada al mar, fue recuperada por pescadores de Combarro y puesta en la capilla de Nuestra Señora de Rande (cf. SARMIENTO, *Col. Medina-Sidonia*, l.1, ff. 140-147 v. en «MP», II (1953), pp. 38-39).

te, donde el Apóstol no es un santo con mucha aceptación a la hora de bautizar navíos (36). Sin embargo es frecuente aquí, en su doble dimensión de patrón de Galicia y de su capital económica. No sólo lo llevan buques de La Coruña, Noya, Muros y Pontevedra, puertos vinculados directamente a la peregrinación o al señorío arzobispal, sino los otros de señorío y realengo como Ribadeo y Bayona de Miñor. Y, por supuesto, uno de los varios que, armados desde la ciudad de Santiago, presentan a ésta como su «puerto de amarre», y de los que solamente tenemos los nombres de dos.

A Santiago sigue en importancia el nombre *Santa Trinidad*, muy repartido entre todos los puertos y uno de los muy corrientes, desde antiguo, en el área nord-atlántica. En cambio, los navíos con el nombre también muy común de *Espíritu Santo* son pocos: dos de La Coruña y uno de puerto desconocido. *San Salvador* parece frecuente en Vivero, como en toda el área cantábrica, en los primeros años del siglo XIV: se llaman así dos de los cinco buques recogidos entre 1303 y 1305 y, en 1433, una barca de Pontevedra. Los *Jhesus* o *Bon Jhesus* son tardíos: uno de Noya en 1474, otro de La Coruña en 1482 y otro de Pontevedra en 1503.

Los arcángeles tampoco están muy representados: dos *San Miguel* (Santiago, 1454 y puerto desconocido, 1518) y un *San Gabriel* (La Coruña, 1475).

Entre los santos, no son los más socorridos, como sería de esperar, los tradicionales patronos de los marineros y pescadores: San Nicolás, San Pedro y San Andrés. Hay un *San Nicolás* o dos (no se sabe si es el mismo) en Vivero en 1304, y dos en Coruña a finales del XV, lo que no tiene nada de extrañar: los armadores coruñeses se acogen especialmente a los santos titulares de las iglesias de su barrio. Si los mercaderes y patrones de altura del Parrote y de la Ciudad Alta bautizan a sus barcos con los nombres de *Santa María* y *Santiago*, también aparecen los patronos de las iglesias de la Pescadería: *San Nicolás* (1472 y 1474), *Santo Tomás* (1370 y 1398) y *San Jorge* (1435). Solamente un *San Pedro*, en 1482, y ninguno dedicado a San Andrés, pese a tener un hospital en la ciudad y venerarse en otras comarcas marineras como el pescador y psicopompo de los hombres muertos en el mar e insepultos, además de como abogado para el buen éxito en la pesca de la sardina (37).

También, de los dos *San Cristóbal* recogidos, hay uno coruñés (1511): el otro (1426) es de Pontevedra.

Muy pontevedrés y al mismo tiempo muy universal es San Telmo, patrón de la cofradía de mareantes del Corpo Santo, y protector de los marinos, que en 1463 da nombre a un buque llamado indistintamente *San Telmo* y *Corpo Santo*, de esta villa. Hay otro *Corpo Santo* en 1483, de puerto no identificado. Es bastante popular *San Juan* (4 ó 6 casos, si contamos al *Johan de Baiona* y a la *Santiona*, seguramente una mala transcripción), y también *San Antón* (2 de Noya, 1364 y 1383, y uno de Puentedeume, 1382). En cambio, el primer *San Benito* recogido es muy tardío (Noya, 1514). *San Marcos* se llama un trincado de Pontevedra en 1433.

En cuanto a las santas, son todavía más escasas (una por cada caso recogido) y sus nombres no parecen tener relación con advocaciones locales salvo en el caso de la *Santa*

(36) BERNARD, *Navires...*, 733 ss.

(37) En Póvoa de Varzim, hasta nuestros días: «o *Pescador das Almas* é o Santo André. É portando, a êste santo que o Poveiro suplica o alivio das penas a que estão condenadas no Purgatório as almas dos seus defuntos... Ele é o seguro protector do barco sardinheiro.» (A. Dos Santos GRACA, *O Poveiro*, Póvoa de Varzim, 1932, ed. facs. *Ibid.* 1982, pp. 112-113.

Marta (1446) de Santa Marta de Ortigueira. Hay solamente una *Santa Catalina* (Vivero, 1378), a pesar de ser nombre de barco frecuentísimo en el Atlántico y santa muy venerada por los hombres de mar en general (38). Los otros son *Santa Clara* (Coruña, 1426), *Santa Inés* (Coruña, 1414), *Santa Ana* (Noya, 1382) y *Santa María Magdalena* (Noya, 1352).

De nombres no religiosos, solamente la *Escarlata*, una nao de Vivero (1305), que lleva un nombre muy típico de los tiempos heroicos del Golfo de Vizcaya, el nombre de un color de lujo, augurativo de riqueza y prosperidad. Las *Escarlatas* desaparecen con las *Buenaventuras* y otros de esta índole, cuando la crisis de mediados del siglo XIV, abatiendo muchas confianzas, acaba con estos orgullosos nombres que ponían una nota de colorido y fantasía en la historia marítima, haciendo a los armadores volverse en lo sucesivo a impetrar la protección de Dios y sus santos (39).

No parece darse en Galicia la costumbre del doble nombre —religioso y profano—, común en otras partes de la Península. A la negativa rotunda se opone un caso dudoso, recogido en Genova en 1457. Se trata de la nao de Afonso Fernandes de Morelos, de La Coruña, «nomine Sanctus Jacobus» y «dicta galega» en documentos de fechas alternas (40). La duda está en que los genoveses se refieren en otras partes a «naves gallegas» como un calificativo genérico (41), y éste puede ser uno de esos casos. No hay en los documentos mayúsculas ni otros signos de que tenga que ser un nombre propio.

El número de nombres recogido, aunque bien distribuido cronológicamente, es muy escaso para hacer un estudio sobre dos siglos de la flota gallega; los resultados presentes no pasan por lo tanto de provisionales. Faltan, por ejemplo, muchos nombres de barcos de las Rías Bajas, debido a proceder mayoritariamente de fuentes mediterráneas, en las que se da al nombre mucha menos importancia que en el Atlántico. Tal vez una lista más nutrida hiciera aparecer nuevos nombres, nuevos caracteres. Sin embargo, con lo que hay parecen perfilarse bastante bien unas tendencias que tal vez no varíen, o muy poco, con la aportación de más datos:

1) Predominio absoluto de lo religioso. En esto no se diferencian gran cosa de otras naciones de la época, pero sí en su constante falta de imaginación. El elenco de santos es muy poco variado y en la mayoría de los casos, según parece, inspirado por las advocaciones de las parroquias a que se pertenece. Hay muy poco interés por los santos protectores de los marinos, de los pescadores, de los que viajan, y en esto se apartan del uso general. Faltan también las advocaciones piadosas particulares, o cualquier seña de una devoción personal como móvil para la elección del nombre.

2) Valor casi nulo del nombre como elemento de identificación. Esto, en cualquier caso, es algo que también sucede en todas partes: es frecuente la coincidencia de buques

(38) 1395: «Por quanto em a mayor parte dos boos portos do mar se acustuma dauer igreia de sancta Catelina, e nom auia no porto da dita cidade [Porto], elles [os marinheiros moradores da cidade do Porto] mandariam fazer... hũa igreia de sancta Catelina» (ATT. *Chanc. D. João I*, 1, 2, f. 104 v., en DESCOBRIMENTOS, I-sup., n.º 57, p. 77).

(39) Es muy interesante al respecto el libro de Benjamin Z. KEDAR, *Merchants in Crisis. Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth-Century Depression*. New Haven-London, 1976.

(40) ASG Not. T. Duracino, 3/157, 3/200, 201, 4/227.

(41) «Item recepi pro grano spagnollo... minas C. de nave gallega...» (ASG S. Giorgio-37, *Cabella Grano*, 806, 1 v.)

del mismo puerto con el mismo nombre, sin causar mayor problema, ya que se les identifica por el propietario o patrón (42).

Se observa, en suma, una gran ausencia del elemento personal y afectivo a la hora de bautizar un buque, que se convierte en un vehículo casi tan neutro como puede serlo hoy en día un camión. Barcos de vida corta, de muchos amos, cambiando con frecuencia de manos, no se puede esperar otra cosa de la imaginación de sus armadores.

NOMBRES DE BUQUES GALLEGOS, 1296-1518. DISTRIBUCION POR PUERTOS

LA CORUÑA

1304	Santa María
1368	Santa María la Rosa
1370	Santo Tomás
1398	Santo Tomás
1402	Espíritu Santo
1403	Santa María
1410	Santa María
1414	Santa Inés
1416	Santa María de Belén
1426	Santa Clara
1433	Santa María
1434	San Juan
1435	San Jorge
1443	Santa Trinidad
1446	«Santyona»??
1446	Santa María
1450	Santa María de Vilaverde
1455	Santiago
1456	Santa María
1457	Santiago/¿Galega?
1459	Santa Trinidad
1459	Espíritu Santo
1459	Santa María de Vilaverde (Diego Rgues.)
1459	Santa María de Vilaverde (Alfonso de Lugo)
1470	Santa María
1470	Santa María
1472	San Nicolás
1474	San Nicolás
1475	San Gabriel
1482	Bon Jhesus

(42) En Lisboa, el mismo día de 1297, se encuentran juntos: tres *Espíritu Santo* de Castro; dos *San Bartolomé* de Castro; dos *Santa María* de Castro; tres *Santa María* (dos cocas y una nao) de Aviles; tres naos *Santa María* de Fuenterrabía y muchas más de diversos puertos y nombres iguales, identificadas todas por sus maestres (ACM Lisboa, *Místicos de Reis*, l. 2, n.º 2, en DESCOBRIMENTOS. I-sup., p. 21).

1482	San Pedro
1494	Santiago
1509	Santa Trinidad
1511	San Cristóbal
1514	Santiago

PONTEVEDRA

1296	Santa María
1394	Santiago
1413	Santa Trinidad
1424	Santa María
1426	San Cristóbal
1432	Santa María
1433	Santa María
1433	San Salvador
1433	Santa María del Camino
1462	Santa María
1462	Corpo Santo / S.Telmo
1463	Santa María de Gracia
1503	Bon Jhesus
1508	San Juan

NOYA

1352	Santa María Magdalena
1364	San Antón
1382	Santa Ana
1383	San Antón
1392	Santa Trinidad
1402	San Juan
1405	San Jorge
1436	Santa Trinidad
1461	Santiago
1462	Santa María del Camino
1463	Santiago
1474	Jhesus
1495	Santiago
1514	San Benito

MUROS

1483	Santa María del Camino
1517	Santa Maria del Campo

VIVERO

1303	S. Salvador
1304	San Nicolás

1305	Santa María
1305	Escarlata
1305	San Salvador
1378	Santa Catalina
1401	Santa María
1452	Santa María de Belén

RIBADEO

1359	Santa Maria
1383	Santa Maria («Nostre Dame»)
1409	Trinidad
1409	Trinidad («la noble nief Trinitee»)
1432	Santiago
1514	Santa María

BAYONA

1370	Santa Maria
1416	Santiago
1453	S. Juan? («Johan de Baiona» en doc. inglés)

ORTIGUEIRA

1446	Santa Marta

SANTIAGO

1454	Santiago
1485	San Miguel

OTROS

1381	Santa María de Cedeira
1382	San Antón, Puentedeume
1454	Santa María, Cangas
1456	«Marie de Carence» ?? (sector Coruña-Cedeira)
1481	Santa María de Finibusterre
1514	Santa María de Gracia, Finisterre
1514	Nuestra Señora de la Merced, Mugardos

PUERTO DESCONOCIDO

1329	Espíritu Santo
1457	Santa María
1483	Corpo Santo
1501	Santa María de Gracia
1518	San Miguel

No hay ningún testimonio ni informe contemporáneo del período estudiado que nos dé una cifra total sobre los efectivos de la flota gallega en un momento dado. Por lo tanto, y contando con unas fuentes muy fragmentarias, es muy arriesgado intentar ese cálculo y avanzar unas cifras. Se pueden, sin embargo, hacer unos cortes en algunos momentos y lugares mejor documentados que nos permitan tener una visión aproximada.

Las cifras recogidas en el cuadro adjunto sólo tienen valor como mínimos, y sus oscilaciones están más en función de la cantidad y sobre todo del tipo de las fuentes recogidas para cada período, que del estado real de la flota. Aunque el total de buques recogidos a lo largo de este trabajo es mucho mayor, hago comenzar este cuadro a partir de 1381, que es cuando unas fuentes portuarias regulares permiten hacer un cálculo de este tipo. He cogido períodos de cinco en cinco años, contando con la duración media de los buques y su tasa de reemplazo.

Examinemos los períodos mejor documentados: el quinquenio 1411-15 y el 1496-1500.

Entre 1411 y 1415, La Coruña armaba por los menos 16 naves mercantes. De ellas, 13 eran naos de 100 toneles o más, y dos barcas; el tipo de la otra se desconoce. Pontevedra tenía un mínimo de 9 buques de altura (6 naos y 3 barcas) y Noya igual, en la misma propoción.

Las fuentes para estos cinco años para La Coruña proceden, en un 90%, de un solo puerto: 14 de las 16 naves fueron localizadas en Valencia, una escala más del amplio radio de navegación de los coruñeses, no especialmente orientados al Mediterráneo, y menos en esos años. Es cierto que Valencia es un punto de paso obligado para Barcelona, Génova y Mallorca, y supone un paso previo por los puertos portugueses y andaluces y por Cartagena; si tuviéramos fuentes que nos dieran el movimiento de estos puertos para el mismo período, probablemente encontraríamos a los mismos, y seguramente a algunos más: como veremos en otra parte de este trabajo, no todos iban a los mismos puertos, y nos faltan las cifras de Sevilla y Lisboa, que en muchos casos eran fin de trayecto. Faltan también (para esos años) los puertos ingleses, flamencos, Francia y Bretaña y la propia costa cantábrica. Falta también la parte correspondiente a La Coruña —nada despreciable, si calculamos por las proporciones que hemos visto— de los 9 navíos gallegos cuyo puerto ha quedado sin identificar. Tal vez no sea demasiado aventurado estimar en unas 50 naves de alto bordo la flota de La Coruña en las primeras décadas del XV.

Otra cala similar puede hacerse en el quinquenio 1496-1500, rico también en controles portuarios regulares. Las fuentes son aquí, como antes, abrumadoramente mediterráneas, pues se basan sobre todo en los registros del Ancoratge de Barcelona y —sólo para el año 1500— los del Peatge de mar de Valencia. Podemos identificar 15 naves de La Coruña: 3 naos, 7 balleneres, 1 carabela y el resto desconocidas, más una cifra x entre las 8 naves sin identificar. En 1504, solamente en la Pescadería había 40 naos y «muchos navíos» de otros tipos, aparte de los de la Ciudad Vieja, en número inferior pero que hay que añadir al total (43).

(43) AGS-RGS-VIII-1504, Medina, 27/8/1504.

AÑOS	CORUÑA	PONTEVEDRA	NOYA	MUROS	VIVERO	RIBADEO	BAYONA	REDONDELA	FINISTERRE	RIA DE AROSA	CANGAS	FERROL	ORTIGUEIRA	BETANZOS	SANTIAGO	VIGO	s/ident.	Total
1381-85	6		2			1											16	25
1386-90	1																	1
1391-95	1	1	4							1							9	16
1396-00	4		4				1										2	11
1401-05	7	1	5		1												4	15
1406-10	5	1	4			2											2	14
1411-15	16	9	9	2			1								2		9	48
1416-20	8	1	7			1	2					1					2	22
1421-25	3	4	5														3	15
1426-30	6	3	1	3											1		4	18
1431-35	7	5	3	2		1											8	26
1436-40	3	5	2														1	11
1441-45	5	6		2			1										6	20
1446-50	3	4	1				3						1				1	13
1451-55	2	4	2		1		2			1	1				1		2	16
1456-60	6	2	6	1								1					3	19
1461-65		4	3				1										1	9
1466-70	3																	3
1471-75	4		1			1											1	7
1476-80	1			2	1					1							5	10
1481-85	5		1	2					1						1	3	1	14
1486-90	5	3	2	3			2										10	25
1491-95	9	7	4	5	1	1	1			2	3		1				19	53
1496-00	15	8	5	5	1			1			1						8	44
1501-05	40	5	6	4						1							16	72
1506-10	1	4		1						1							7	14
1511-15	2	1	1			1			1			1					1	8
1516-20		1		1													1	4
	168	80	78	33	5	8	14	1	2	6	5	3	1		5	3?	142	554

En el quinquenio anterior, 1491-95 (Base documental: Barcelona + Valencia para 1491 y 1494), localizamos un total de 53 navíos gallegos, con un alto porcentaje de puerto desconocido. Hay que contar, además, para todos estos años, con una alta proporción de «fugas», es decir, de navíos que no aparecen en los registros como específicamente gallegos, pero que pueden perfectamente serlo por lo que respecta al resto de los datos, y que en ocasiones supera al número de los identificados.

Aun con todos los sesgos y lagunas que se quiera, hay algo evidente, y es la importancia relativa de los diferentes puertos de Galicia, cuya jerarquía se mantiene constante y claramente perfilada en todos los periodos cronológicos estudiados. En Galicia hay, realmente, sólo cuatro puertos que cuentan: La Coruña, con una enorme superioridad neta sobre los demás, Pontevedra, Noya y Muros. Bayona sigue, bastante atrás, y la capacidad de armamento del resto es insignificante. Hay que hacer una reserva, sin embargo, con Vivero y Ribadeo en particular y el resto de los puertos norteños en general. Estos puertos, que nunca estuvieron orientados al Mediterráneo, y cuyo tráfico no suele pasar de Sevilla, sufren el handicap de una gran deficiencia en las fuentes. Si contásemos en la zona del Atlántico y Andalucía con unos registros portuarios —aparte de los del P.R.O. de Londres— comparables a los de Barcelona y Valencia, es posible que sus efectivos se nos presentasen bastante más importantes de lo que aparecen aquí.

¿Cuántos buques tenía Galicia habitualmente en el mar? ¿200?, ¿300?, ¿500? Es probable que llegase a esta última cota, pero la cifra no es tan desoladora como parece. Aquilatémosla con algunas comparaciones con otras naciones y regiones marineras.

Al filo del 1500, Bretaña tenía 2.000 navíos de altura, según un informe explícito de la época, que, por otra parte, Bernard encuentra exagerado (44). La flota hanseática, por esas mismas fechas, se ha calculado por Walter Vogel —un cálculo que Dollinger califica de «muy aproximativo»— en 1.000 navíos con una capacidad global de 60.000 toneles, lo que hacía de ella la primera de la época y —sigo citando a Dollinger— sobrepasaba a las flotas holandesa, inglesa y tal vez francesa y española (45). La capacidad de transporte de Bretaña —una media de 30-35 toneles por barco, lo que pondría sus dos mil a la altura de los mil de la Hansa— es considerada por Touchard «elevada» y de tres a cuatro veces superior a las evaluaciones hechas [por Mollat] para la flota normanda (46). No quiero hacer entrar en este panorama las flotas mediterráneas de Barcelona, Génova o Venecia, porque tienen unas características peculiares que distorsionarían el cuadro; prefiero quedarme en el área atlántica que es, al fin y al cabo, a la que Galicia pertenece.

Las cifras ya citadas, tan abrumadoramente superiores, merecen ser matizadas. Tanto la costa del mar del Norte como muy especialmente Bretaña está llena de pequeños puertos sin restricciones para el comercio y el armamento naval, supliendo la calidad con la cantidad. Si repartimos su armamento entre ellos y lo comparamos con el de los 4 ó 6 puertos de Galicia que merecen el nombre de tales, la desventaja no es tan evidente. A esto hay que sumar el superior tonelaje medio de los barcos gallegos. Si el de Bretaña es de 30-35 toneles para las naves *de altura*, y el de la Hansa de 60, para

(44) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton*, p. 319.
(45) DOLLINGER, *La Hanse*, p. 179.
(46) TOUCHARD, *Le commerce maritime...*, p. 321.

Galicia, la composición y tonelaje medio de una población estadística de 137 embarcaciones de altura de las que he podido conocer el porte, es la siguiente:

21 naos	225	toneles de tonelaje medio/unidad
3 cocas	60	»
29 barcas	65	»
61 balleneres	45	»
18 carabelas	40	»
5 «barcos»	25	»

que nos da, para el total, un porte medio de 70-75 toneles, superior al de la Hansa y más del doble que el de Bretaña. Manteniéndonos en las más prudentes de las cifras estimadas hasta aquí para Galicia, la capacidad total de flete podría ser de 15 a 20.000 toneles, o puede que más, lo que, para una región no excesivamente volcada hacia el mar y una flota no especializada en transporte, no es despreciable.

De la lista anterior se han eliminado dos tipos de buques: las pinazas y los «baixeles», por falta de población estadística y de datos numéricos suficientes. Hay que señalar que eran de un porte aproximado al del «barco» y, que, si bien tenían muy poco papel en el comercio a larga distancia, eran muy numerosos en el pequeño cabotaje.

Puede ser útil, refiriéndonos a puertos concretos y haciendo esta vez desplazamientos en el tiempo, establecer una comparación entre cualquiera de estos puertos gallegos y Vila do Conde, el más fuerte del Norte de Portugal en la Edad Media y Moderna, con una activa construcción naval. En 1258 tenía cerca de 60 pinazas de pesca, mientras que en la foz del Douro (Matosinhos, Leça) había sólo 6. En 1552 su flota constaba de 44 navíos de alto bordo, con una capacidad global de carga de 4.505 toneles. Al mismo tiempo, Porto tenía 21 navíos con una capacidad de 1.810 toneles (47). La flota de Muros en 1584, cuando ya se consideraba a la villa en decadencia y sus vecinos se habían reducido a la mitad, constaba de 48 navíos entre grandes y pequeños. En el siglo XVIII, Ribadeo armaba 6 pataches, dos pinazas y un paquebote (navío que puede desplazar entre 60 y 120 toneladas) (48).

Estas cifras, totales y más o menos ciertas, puestas al lado de las muy fragmentarias de que disponemos, nos permiten acercarnos a la imagen de la flota gallega medieval. Una flota más bien reducida en número, concentrada en unos pocos puertos y con unidades de buen porte dentro de su medianía. No es, a diferencia de las otras, una flota de transporte: no construye para el mercado de fletes, sino para sus propias necesidades de importación/exportación. El transporte por cuenta ajena será en Galicia una actividad secundaria, si bien nada despreciable, a la que se dedicarán los buques que queden libres tras efectuar sus propios viajes comerciales.

De todas formas, es innegable la escasez relativa de buques gallegos en las rutas internacionales, escasez que, sin necesidad de recuentos ni estadísticas, salta a la vista en la documentación. No puede achacarse solamente a sesgo de las fuentes, pues éstas son las mismas para todos. La flota es deficitaria, y eso se pone en evidencia en la

(47) ALMEIDA, Ferreira de, *Op. cit.*, citando a Alberto SAMPAIO (*Estudos Históricos e Económicos*, Porto, 1923, p. 333, y a Pedro de AZEVEDO, *A marinha mercante do Norte de Portugal em 1552*, «Arquivo Histôrico Portuguez», 2 (1904), p. 214 ss.)

(48) HOYO, *Memorias*, 330. MEIJIDE PARDO, A. *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*, Madrid, 1971.

frecuencia con que recurren a los transportistas bretones, vascos, portugueses, para acarrear sus propias mercancías y en el número proporcionalmente pequeño de patrones gallegos que hacen transportes por cuenta ajena. Veremos, al estudiar el comercio de pescado en el Mediterráneo, cómo la mayoría de los que llevan a esos puertos se dan vuelta, bien para un segundo viaje al mismo lugar, bien para empalmar desde Galicia con las rutas de Flandes o de Inglaterra.

A la hora de situar a Galicia, dentro del propio reino de Castilla, junto a las poderosas flotas vascas, es imposible, en el estado actual de la investigación, hacer unas comparaciones exactas. No tengo noticias de que se haya realizado ningún estudio sobre los efectivos de la flota vizcaína o de la guipuzcoana, pero su superioridad bruta, tanto en unidades como en tonelaje medio, es palmaria para cualquiera que maneje fuentes mercantiles. Son flotas, como la bretona, armadas por multitud de puertos, sin más restricciones que las de los bolsillos de sus vecinos, y son flotas muy orientadas al transporte, lo que estimula una fuerte construcción naval.

Galicia, con su flota deficitaria, es atípica respecto a la mayoría de los puertos occidentales, en un esquema en el que la costa pone la flota y el traspaís el flete (49). El litoral gallego, pobre en marinos y flota y rico en pescado, la materia prima de los fletes, está débilmente ligado al traspaís, pobre en flete (su producción de vino no va directamente a la costa, sino a través de unos conductos intermediarios), pero con un gran centro de atracción —Santiago— que se convertirá luego en capital mercantil, importando mucho y comercializando algunos productos de la tierra.

* * *

Una característica notable de la flota mercante gallega a partir del siglo XIV, que es cuando la documentación permite sacar unas conclusiones válidas, es la fijeza y constancia con que se van a repetir determinados tipos desde los siglos XIV al XVI. En el mundo marítimo de Occidente, la variedad de tipos y subtipos, la riqueza de nomenclatura, es enorme y una cantera inagotable de estudio para los arqueólogos navales. En Galicia, a través de fuentes de orígenes e idiomas muy diversos, en el curso de dos siglos largos, los pocos tipos empleados se destacan con una nitidez extraordinaria. Como navíos de gran porte, la coca, coexistiendo con la nao y bien pronto sustituida por ella; dos algo menores y «todo uso», la barca y su pariente próximo el ballener, aparecido éste como navío mercante en Galicia a principios del siglo XV; a ellos se une, dentro de la misma categoría y apenas iniciado el segundo tercio del siglo, la carabela. Dentro de los pequeños veleros, utilizados sobre todo en el cabotaje de corto radio, la pinaza y el *baixel* y, ya casi en el XVI, dos mixtos de vela y remo, de pesca y transporte corto: el *barco* y el trincado.

Comparando esta escueta lista con la gran variedad de embarcaciones en uso tanto en el Golfo de Vizcaya como en el Mediterráneo a lo largo de estos dos siglos, podemos preguntarnos si esta limitación de tipos es real o si hay una simplificación y empobrecimiento del vocabulario que oculta otras realidades. ¿Están muchas cocas, tan escasas, y las inexistentes orcas o aloques, tan usadas en la Castilla cantábrica, disfrazadas bajo

(49) Cf. BERNARD, *Navires...*, p. 53.

la denominación de «nao» (50)? ¿Se construyen en Galicia, con el nombre de «barcha», otros buques de tipo medio, como sucede, en concreto, con el ballener? ¿Van evolucionando los tipos hasta llegar a fundirse uno en otro? Salvo en el caso del ballener, que en Galicia es una «barcha» más, no he podido encontrar respuesta a estas cuestiones.

Es arriesgado intentar definir los tipos de buques medievales ya que, para empezar, los elementos descriptivos e iconográficos de confianza con que contamos son muy escasos; por otra parte los criterios varían y se condicionan entre sí: la barca, el ballener y la carabela, por ejemplo, coinciden más o menos dentro de las mismas cotas de desplazamiento, y una barca grande puede ser mayor a su vez que una nao pequeña; la carabela redonda y la latina se diferencian, por definición, en el aparejo, pero éste condiciona, por su parte, el que la latina sea de mucho menor porte que la redonda; el ballener es generalmente incluido entre las «naves largas» y sin embargo el tipo de ballener que usan los gallegos es una nave decididamente «redonda», pariente próxima o variante de la barca.

Hay que tener en cuenta también el carácter artesano de la construcción de estos buques: cada «carpenteiro e maestre de fazer naaos» tiene sus escantillones, por los que saca su versión particular de un determinado tipo; además, no pensemos únicamente en la construcción de una embarcación nueva: todos los que hemos visto trabajar a un carpintero de ribera sobre un barco viejo, en una labor paciente y casi increíble de parcheados, remiendos, montajes y «collages» *ad infinitum*, podemos imaginar la gran variedad que habría en esos barcos de madera, que podían incluso aumentar o disminuir de tamaño según las exigencias de su dueño, a veces en el curso de un viaje (51).

El aparejo de estas naves, material efímero, siempre reponiéndose, no nos facilita información que valga la pena; comparte con los demás su elevado precio (a veces equivalente o superior al del casco de la embarcación) y su fragilidad, que las pólizas de seguros no cubren, obligando a sus dueños a reponerlo y repasarlo continuamente.

Hacia 1440, los navíos gallegos compartían un rasgo que hizo la fortuna de las flotas transportistas de la época —portugueses, bretones y castellanos—: el avanzado aparejo mixto de sus carabelas y balleneres, que, navegando de ceñida con viento poco favorable, cosa que no podían hacer los navíos nórdicos con sus poco versátiles velas cuadras, les permitía seguir adelante con cualquier clase de tiempo. Ventajas que pone de relieve un informe hecho en los años en que el duque de Borgoña Felipe el Bueno

(50) Es lo que parece suceder con una nave gallega que va a Bordeaux en 1304, la *San Nicolás* de Vivero: el 23 de Marzo el escribano del registro del *Butlerage* la registra como *navis;* luego tacha esta palabra y escribe encima *coga;* el 11 de Junio este barco vuelve a pasar por el registro como *navis seu coga* (PRO, E101/158/10). A propósito de las vacilaciones que se observan en estos asientos, y del valor de éstos como fuente para la arqueología naval, escribe Cassard: «Deux termes reviennent généralement sous la plume de l'écrivain pour les decrire: «navis» et «coga». Ce dernier mot semble d'appliquer de préférence aux plus petites unités, mais il sert aussi à désigner des navires moyens et parfois même des gros... Il semble donc que le vocabulaire maritime utilise par le receveur des taxes ducales est trop imprécis —et son emploi trop laxiste?— pour décrire utilement les bateaux concernes» (CASSARD, *Les marins bretons à Bordeaux au debut du XIVe siècle*, «Annales de Bretagne», LXXXVI (1979), p. 384).

(51) BERNARD, *Navires...*, 239. *Consolat de Mar*, CXCVIII y ss. FERREIRA, *Arqueología naval medieval: problemas e interrogantes*, «Actas del coloquio de Etnografía Marítima» celebrado en Santiago en Noviembre de 1984, en prensa.

estaba requisando naves para la expedición contra los turcos, insistiendo en buscar preferentemente a estos navíos frente a los del Mar del Norte (52).

En cuanto al casco, la nave gallega es, como todas las de la Marisma de Castilla, una «navis tinclata», una «nau tillada», con uno o dos puentes o cubiertas («tillados»). En esta característica, por otra parte natural en un navío de navegación atlántica, se fijan mucho los fletadores mediterráneos, en cuyos puertos hay precisamente demasiados barcos abiertos, poco adecuados para el transporte de mercancías perecederas. La distribución y estiba del buque es para ellos un factor más importante que el propio porte o capacidad de carga y está minuciosamente regulada desde el siglo XIII,en función de que el buque tenga una o dos cubiertas (53); así, el número de éstas es uno de los rasgos principales al describirlo (54). Los dos sistemas de forro —tingladillo y tope— se emplean según los tipos, sin otra protección para los fondos. Huelga decir que no se han encontrado restos arqueológicos, y que por lo tanto sólo podemos asumir que eran los usuales.

A finales del siglo XIV, que es cuando se empiezan a poder obtener algunas indicaciones sobre el tipo de timón empleado, todavía andan por el Mediterráneo naves cantábricas con el viejo sistema de los dos gobernalles laterales. Ninguno de los gallegos, sin embargo, lo emplea ya, y todas sus naos y barcas son de timón de codaste.

1.—*Las naves largas de guerra*

Galeras y galeotas, navíos de guerra por excelencia, se construían casi exclusivamente en las atarazanas reales, que en la Marisma de Castilla estaban emplazadas en Santander. Sin embargo, antes de organizar éstas, su construcción estaba dispersa por toda la costa, y a los puertos gallegos sujetos al tributo de la «galea» les correspondía su parte. El tributo terminó redimiéndose en metálico, pero hay testimonios de que en determinadas ocasiones se llegaron a fabricar de hecho, aunque claramente no estaban en la línea constructiva de los carpinteros gallegos (55). Después de Santander, la construcción de galeras se convirtió en la especialidad de Sevilla y se abandonó en el

(52) «...il est de necessite avoir navire d'Espaigne ou Portigal ou Bretaigne bien chonoisy, pour ce que c'est navire d'avantaige a la vaille qui pour trouver vent contraire ne lesera a tirer touz jours avant a la boline, et qui aroit navire pesant... est selui d'Alamaigne, de Horlande, Zellande et Angleterre se pouront estre ung grant retarment quant il faudroit sy tirer navires trouvant vant contraire que ils retournassent a la prochene terre de leur party et sy ils non trouvaint an danger de tout perdre» (ADN, B-3537/41).

(53) El Estatuto de los Mercaderes de Venecia de 1255, cap. LXXX, trata «De mercibus habendis inter duas covertas» (PARDESSUS, *Recueil*...V, p. 45) y las Ordenanzas de Jaime I para el puerto de Barcelona de 1258 detallan también la forma de estibar la mercancía según el número de cubiertas en la embarcación (CAPMANY, *Memorias históricas*... II, p. 27). Para más detalles sobre los procedimientos de estiba, v. *infra*, cap. VI.4).

(54) 1394. Venta en Barcelona de la «navis tinclata» *Santiago*, de Pontevedra, 1 timón y 1 cubierta (AHPB. B. Nadal, *Man. 1393-94*, f. 47); 1395: permisos de salida, en Mallorca, a la «barcha tinclata» de Rodrigo Pérez y a la «navis tinclata» de Rodrigo Alfonso (AHM, *Guiatges*, G-5, 62 v.-63).

(55) Cf. el caso de la que Payo Gomes Chariño mandó construir a los pontevedreses (*Fueros*, 533), y las que entregan efectivamente Bayona y otros puertos de realengo (V. *infra*, cap. VI.2).

Norte por lo menos desde mediados del siglo XIV (56) aunque las encontramos ocasionalmente equipándose y reparándose en los puertos gallegos (57).

Su presencia en nuestras costas, frecuente en tiempos de guerra, se debe casi siempre a operaciones militares (58). Son naves de la armada real, especializadas en el combate e inservibles para el comercio. Ligeras y frágiles, no tienen mucho en común con las grandes «galee da mercato» mediterráneas, y pocas veces las vemos dando escolta armada a los convoyes (59): en el Golfo de Vizcaya son las propias naves mercantes las que, armadas hasta los dientes y con soldados a bordo, asumen su propia defensa.

2.—*La nao*

Es la mayor de las embarcaciones usadas por los gallegos. Buque de gran porte por excelencia, no parece afectarle el acusado descenso de los tonelajes que se hace progresivo, para otras embarcaciones, a lo largo del siglo XV y principios del XVI. Como se puede ver en el cuadro adjunto, los grandes tonelajes alternan con los pequeños y medianos hasta época muy tardía.

Esto se debe a que la razón de existir y de subsistir de la nao —un buque en progresivo retroceso frente a tipos más ligeros y más marineros— es precisamente su gran capacidad de carga, que debe mantenerse invariable. Su superior potencial de estiba, frente a tipos ligeros como la barca y el ballener, se hace evidente al comparar los respectivos detalles de cargamento en documentos aduaneros. El porte de las naos gallegas, al menos desde la segunda mitad del S. XIV, pasa siempre de los 100 toneles, y son corrientes las de 120 a 180, un tonelaje medio algo inferior al de los vascos, cuyo tipo de nao más usado suele desplazar de 250 toneles para arriba. Sin embargo, y especialmente entre los buques de La Coruña, Vivero y Ribadeo, encontramos hermosos ejemplares: la *Trinidad* de Ribadeo, 400 toneles (60); la *Santa María de Belén* de Vivero, 360 (61), la *Santiago* de La Coruña, 480 (62), y otra gran nao coruñesa, la *Santa María de Vilaverde* que, con sus 6.000 minas (unos 575 tons.) (63), resulta ya de unas dimensiones excepcionales.

(56) Cuando en 1358 Pedro I trata de organizar una armada contra el rey de Aragón, requisa 80 naos en las villas de la Marisma, y manda construir en Sevilla 28 galeras, 2 galeotas y 4 leños (LOPEZ DE AYALA, *Crónica de D. Pedro, I*, cap. X).

(57) En Pontevedra, en 1437, el concejo da orden a sus procuradores de que «desen e pagasen a Pay Gomes de Soutomayor tres mill maravedis de moneda vella... para en pro dos quatro mill maravedis... que o dito conçello deue a Fernan Garçia d'Astorga e que tomaron do alfoly para adereçar a galea...» (*LCP*, f. 28). La reparación de este navío de la armada real parece estar, por lo tanto, a cargo del concejo.

(58) En 1369, cuatro galeotas de Pedro I, apostadas en La Coruña, capturan una nave genovesa (GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, I, 260-261). En las guerras con Portugal merodean continuamente por la costa, y una de sus bases favoritas es Bayona, donde buscan el abrigo de la Ladeira (LOPES, *Cron. D. João I*, 187 ss.; SUAREZ FERNANDEZ, *Navegación y Comercio...*, 159).

(59) Hechas más para el ataque que para la resistencia, la única vez que aparecen protegiendo una flotilla de barcos gallegos desempeñan por cierto un papel muy poco glorioso, levando anclas y dándose a la fuga ante los portugueses (LOPES, *Op. cit.*, 118).

(60) PRO. C76/92.

(61) PRO. C76/135.

(62) SG. Not. O. Foglietta Jr. 5/300.

(63) ASG *Ibid.*, 4-1/312.

Aunque encontramos bastantes naos en el Mediterráneo dedicadas al tráfico del pescado, su área de acción favorita es la del Canal y Golfo de Vizcaya. Más asociada a un comercio típico, con cargamentos voluminosos y poco perecederos, grandes sumas de dinero invertidas, tripulaciones numerosas que mantener, hay tras ella evidentemente un tipo de armador más pudiente que los pequeños cargadores de pescado de las Rías Bajas, y se identifica con el gran comercio de Flandes e Inglaterra. Este predominio de la gran nao en los puertos gallegos del Norte puede explicarse por su mayor orientación hacia ese tipo de tráfico, pero también por su importante exportación maderera, que no se realiza fácilmente en barcos pequeños.

No se puede observar en la documentación ninguna evolución particular a lo largo del período estudiado. Sin embargo, los testimonios iconográficos y el contenido de algunos inventarios que se conservan para otros países prueban que la hubo y grande. La *San Juan* de 250 toneles, propiedad del mercader-hidalgo pontevedrés Gomes Crú, que en los años 1509-13 se dedicaba habitualmente al tráfico de pescado en el Mediterráneo y que había hecho en 1509 la campaña de Orán (64), tenía ya seguramente, con sus altos castillos de proa y popa, sus tres mástiles y su silueta arrufada, la línea más «moderna», más elegante, que acostumbramos asociar con el galeón del siglo XVI, ya distinta de las panzudas naos de la primera mitad del XV, y de las pequeñas *Escarlata* y *S. Salvador* que, en los primeros años del XIV, con sus 70 toneles escasos, cargaban el vino en Bordeaux, y tenían un estrecho parentesco con la coca: un solo mástil, una vela cuadra, silueta angulosa y probablemente todavía gobernalle lateral.

Las tripulaciones de las naos, dentro de la tónica general gallega, son muy numerosas, oscilando entre los 25 y los 80 hombres. Si tenemos en cuenta que a fines del siglo XIV una nao de Bermeo de 180 toneles tenía una tripulación total de 15 hombres incluido el patrón (65), la misma que una barca de Noya de 80 toneles del mismo año; mientras que en 1462 una nao de Pontevedra de unos 150 toneles llevaba 40 tripulantes fijos y 10 supernumerarios (66) y que un siglo después, con unos navíos mucho más sofisticados y que requerían más brazos la proporción corriente era de un hombre por cada 10 toneles (67), tenemos que empezar a preguntarnos cuántas personas superfluas iban a bordo, y si ello derivaba de una menor habilidad marinera o del empeño del mayor número posible de armadores y mercaderes por participar activamente en el viaje.

(64) AHUS. Not. Gomes de Barral. Prot. 1512-13, s/fol. (12/11/1512).

(65) CARRERE, Claude. *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés. 1380-1462.* Paris, 1967. Cuadro pp. 290-291 y p. 281 n. 1.

(66) AHPB. B. Masons Minor, *4 ° man. c.c. & al.*, f. 55 v.-56.

(67) COORNAERT, Emile. *Les Français et le commerce international à Anvers. Fin du XVe - XVIe siècle.* Paris, 1961. II, 214.

NAOS

Año	Puerto	Toneles	Tim.	Ptes.	Mast.	Trip.	Fuente
1303	Coruña	ca. 70					PRO E101-158/10
1304	Coruña	+ 84					PRO E101-158/10
1305	Vivero	ca. 70					PRO E101-160/3
1368	La Coruña	+ 250					PRO Ancient Petitions 1.368
1384	La Coruña	200					*Crón. D. João I*, 118
1394	Pontevedra (1)		1	1			AHPB. B. Nadal-Man. 1393-94,f-47
1402	La Coruña	110					PRO C47, 5.5.1402
1409	Ribadeo	400					PRO C76/92
1414	La Coruña	120					PRO C/76/97
1426	La Coruña	120				30	PRO E28/47
1426	Pontevedra (2)		1	1	1	26	AHPB. A. Brocard. Man. 1426
1432/41	Pontevedra	180	1	1			ACA. Anc. 23.3.41; ASG. B. Bagnara 2/151,2,3
1444	La Coruña					26/27	AHPB A. Vilanova. Escr. sueltas 15/2/44
1450	La Coruña		1	1	1	55+15	AHCB Not. IX-10. Nòlits XV
1452	Vivero	360				60	PRO C/76/135
1455	La Coruña	400				80	PRO C/76/138
1455	La Puebla del D.	150					AMS. L. Cabildo 25/2 y 3/3/1.455
1456	La Coruña	575					ASG. O. Foglietta 4-I/312 y ss.
1457	—	300					*Great Red Book of Bristol*, pp. 76-78
1457	La Coruña	480					ASG. Not. Oberto F. Jr. 5/300
1459	La Coruña	160					ASG. T. Duracino 4/182,220
1462	Pontevedra	ca.150	1	2	+2	40-50	AHPB. B. Masons min. 40 man. cc. 1461-62
1461/63	Noya	(3)					ADBR. Chanot 66, f. 342
1463	Pontevedra		1	1	+2	44	Ibid. 50 man. 1462-63
1470	La Coruña	120					RYMER, V[iii], 180 ss.
1486	Noya		1	1		30	AHCB Not. IX-10 Nolits
1530	Noya	+ 100					AHPB. P. Triter. Lib. Sec. 15, 58 v.ss.
1508	—	100					Arch. Ind. cit. CHAUNU, II, 22
1508/13	Pontevedra	250					AHUS. Prot. Gomes de Barral, 1510-12, fxs/f.
1517	Muros?	+ 100					*Cart. Est. Bruges* I. 9/11/1517, p. 494

(1) Descrita como «navis tinclata»
(2) Descrita como «nau castellana»
(3) 6.000 setiers de Arles
TONELAJE MEDIO: 225 toneles

NAOS, «NAVIS» - EMPLEO POR AÑOS Y PUERTOS

Años	Coruña	Pontev.	Noya	Muros	Bayona	Vivero	Ribadeo	Otros y s/loc.
1296-1300		1						
1301/05	1					3		
1306/10						1		
1361/65			1					
1366/70	2							
1371/75								
1376/80								
1381/85	3		1					3
1386/90	1							
1391/95		1	1					2
1396 1400	1		1		1			2
1401/05	2	1	3					
1406/10	2		2				1	
1411/15	13	6	6	1				2
1416/20	4	1	5				1	1
1421/25	2	2	3					
1426/30	5	3	1	3				4
1431/35	3	1	4	2			2	6
1436/40	2	1	1					
1441/45	1							1
1446/50	3	1						
1451/55	2					1		4
1456/60	2		3					1
1461/65			2		1			
1466/70	1	2						
1471/75	2							
1476/80								3
1481/85				1				
1486/90	2	1		2	1			2
1491/95	2	3		1				3
1496-1500	3	1						2
1501/05	40		1					
1506/10		1						1
1511/15		1						
1516/20				1				
	99	27	35	11	3	5	3	37

TOTAL: 219

3. *La coca*

Esta embarcación fue, como todos los navíos gallegos de alto bordo, de herencia cántabro-gascona. Su aparición en las fuentes es muy escasa, por la época, temprana para la documentación, en que aparece. No se la menciona en ninguna de las fuentes a las que recurrimos habitualmente para conocer las embarcaciones que se usaban hasta finales del siglo XIV; sin embargo, la documentación inglesa señala la presencia en Bordeaux de unas cuantas cocas gallegas —concretamente de Vivero— en los años 1303 y 1304, mezcladas con las muchas embarcaciones de toda la zona cantábrica que se dedicaban al transporte de vino. Conocemos sus nombres —una *S. Salvador* y dos *San Nicolás* y su capacidad mínima de carga en toneles de vino (33, 69 y 69 respectivamente) (68), normal para toda el área, y muy similar a las de las naos que operan junto a ellas.

La nave que se conocía por este nombre —coca, cog, kogge— en el Atlántico Norte en estos años era una embarcación de porte de 50 a 80 toneles, con timón de codaste, un mástil, un sólo puente y un castillo de popa muy discreto o casi inexistente, forrada a tingladillo, de fondo plano con una zapata en lugar de quilla, una gran vela cuadra y un bauprés. Lo más característico era la disposición de la roda y el codaste, que se disparaban de la zapata en línea recta y daban al buque su típica silueta rígida. Su eslora media era de 15 a 20 m. (69).

A principios del siglo XIV este navío, llevado por los castellanos, pasó al Mediterráneo, donde revolucionó los transportes. Allí se distinguieron pronto dos subtipos: la coca propiamente dicha y la llamada «coca bayonesa», ambas usadas indistintamente por los castellanos y que pronto los catalanes imitaron. Por los registros del Ancoratge de Mallorca sabemos que la diferencia no estaba en el porte, que era el mismo (70). Serra Ràfols, al tratar sobre la expedición mallorquina a las Canarias en 1342 en dos «coques bayonesques», observa: «Si el tipo de coca es conocido con alguna precisión, una nave corta y ancha, con vela cuadrada, en cambio, la particularidad de las llamadas bayonescas no parece fácil de determinar (71)».

El tipo de la coca «clásica» está hoy en día bastante bien reconstituido, gracias a los hallazgos de los restos de varias de ellas, y a dibujos que aparecen ocasionalmente en libros medievales. Uno de ellos, procedente del Archivo del Reino de Mallorca, pretende reproducir una de estas «cocas bayonesas» (72) que, aunque creo que huelga la aclaración, toman su nombre de la Bayonne gascona, y no son modelos gallegos. Precisamente, en la Colegiata de Bayona de Miñor he encontrado, grabada en la piedra de un arco formero y junto a otras representaciones de carácter votivo, una embarcación que tiene unas notables similitudes con las representaciones de cocas más fiables que se conocen y con los restos de la coca de Bremen (datada ca. 1380) y otros navíos similares encontrados en el Mar del Norte. Es un bello grabado, algo más que un simple *graffito*, de líneas firmes y precisas y de gran valor documental (73). Resulta interesante

(68) PRO E101, 158/10.

(69) V. FLIEDNER, S. *The Cog of Bremen*, London, 1972; ELLMERS, D. *The Cog of Bremen and Related Boats*, Greenwich, 1979; CRUMLIN-PEDERSEN, Ole, *Danish Cog-Finds*, Greenwich, 1979.

(70) AHM, *Ancoratges* 1097 a 1102, *passim*.

(71) *Los Mallorquines en Canarias*, «Revista de Historia Canaria», VII (1941), p. 200 y n. 12.

(72) V. fig. 1 2.

(73) V. fig. 1 3.

compararla con la «bayonesa» de Mallorca: con un aparejo idéntico —salvo, naturalmente, los detalles más cuidados del dibujo—, la gallega tiene el casco típico de la coca nórdica, ejemplificada en la de Bremen: roda muy recta, poco lanzamiento. La «bayonesa» tiene, en cambio, un gran lanzamiento a proa, con el codaste casi a plomo y la pala del timón alta y estrecha. Ninguna de las dos tiene castillo de proa, y sí un delgado bauprés que no va prolongando la roda. La popa de la gallega es más curva (lo que no es raro en algunas cocas nórdicas) y la pala del timón se ensancha en la parte inferior. Sus rasgos comunes más llamativos son la construcción a tingladillo, el inconfundible perfil de bañera, un sólo mástil implantado verticalmente en el centro, sujeto por estays, una enorme y única vela cuadra, el «treu», que en ambas representaciones aparece recogida en la verga. Esta es casi tan grande como la eslora del buque, va accionada por brazas y se iza y se arría con drizas que en el dibujo aparecen representadas, pero no en la talla, aunque el original de ésta las tenía necesariamente. En las dos aparece un pequeño castillo de popa, poco más que una garita de timonel.

Sus diferencias esenciales estriban principalmente en el marcado lanzamiento de proa de la «bayonesa», que le da una silueta invertida con respecto a la gallega, y en el tipo de pala del timón.

En la iglesia de Santa María del Campo, de La Coruña, se conserva también otra de estas insculturas, pero su tosquedad hace difícil asociarla con un tipo determinado (74). La rigidez de sus líneas recuerda a la coca; pero mientras ésta es de amura corrida, el grabado coruñés presenta unos altos castillos a proa y popa que nos hacen pensar en esas «naos de castil de avante» de que nos hablan las crónicas desde mediados del siglo XIV.

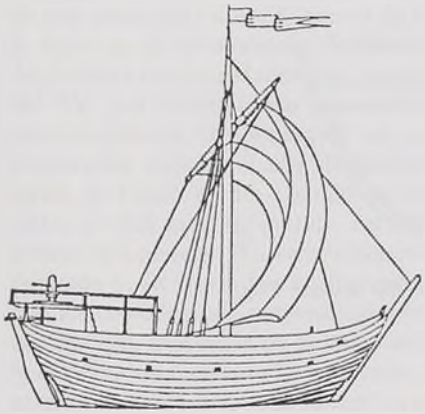
Aunque cocas de otras nacionalidades siguen frecuentando la costa gallega casi hasta el siglo XV, y el tipo y nombre de estos navíos extranjeros están registrados («coca», «coqua») en documentos de Galicia, parece que aquí se abandona pronto sustituyéndola por la nao y la barca. Desde las tempranas menciones de Bordeaux no vuelve a aparecer ninguna más y, desde luego, ya la han dejado bien atrás en 1380, cuando van al Mediterráneo: ni una sola mención en los documentos catalanes y valencianos, que tienen tendencia incluso a abusar del término en sentido extenso (75). La brusca desaparición en una fecha tan temprana, sin adaptarse a otro tipo con el mismo nombre, hace pensar que la coca gallega era del tipo más puro y primitivo, y no las «cogs» y «kogges» que van a seguir apareciendo por los puertos del Canal durante todo el siglo XV, algunas de ellas, incluso, armadas en puertos castellanos y vascongados.

4. *La barca*

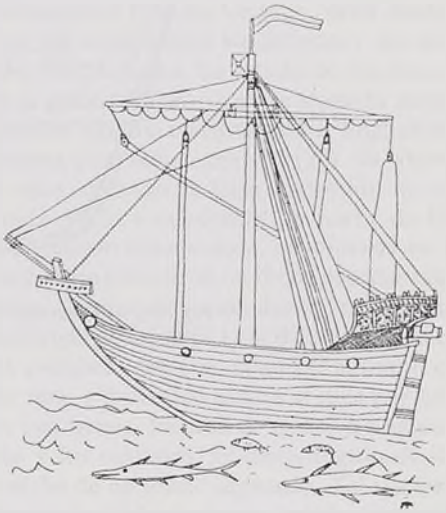
Hay en Galicia, con ese nombre, dos embarcaciones que tienen muy poco en común: la «barca», «barqua», pequeña, usada para travesía de ríos y rías y para pequeño

(74) Fernando ALONSO ROMERO, que es quien ha publicado este grabado, se pronuncia a favor de la coca, pero con extrema prudencia, basada en las mismas observaciones (*A gravura dunha embarcación tipo «cog» na colexiata de Santa María do Campo (A Coruña)*, «Brigantium», 3 (1982), pp. 249-253). V. fig. II. 2, procedente de dicho artículo.

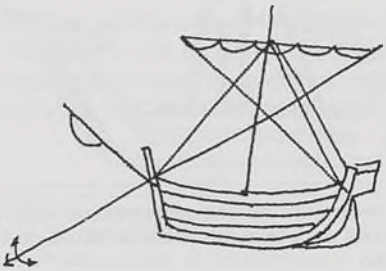
(75) Se suele llamar «cocche», por extensión a todos los navíos de construcción cantábrica (Cf. BERNARD, *Navires...*, p. 303).



1



2



3

FIG. I. LAS COCAS (I)

1. La coca de Bremen, ca. 1380 (de FILGUEIRAS, A nave esculpida numa torre da Sé do Porto..., *p. 5)*
2. Coca «bayonesa», dibujo conservado en el Archivo Histórico del Reino de Mallorca (DEL TREPPO, Els mercaders Catalans..., *Barcelona, 1976).*
3. Coca gallega, grabada en un arco de la Colegiata de Bayona de Miñor.

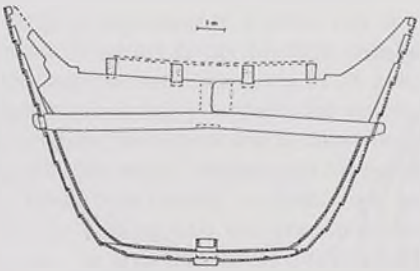


Fig. 1.6 Transverse section of the Bremen Cog. 1380 A.D.

1

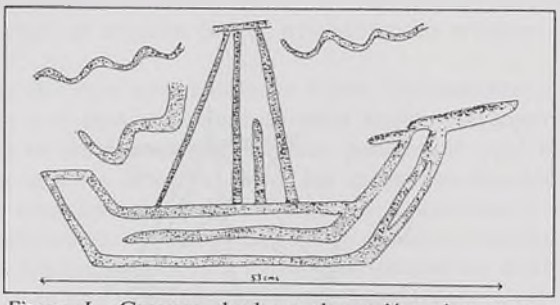


Figura 1.—Gravura dunha embarcación, tipo «cog», nunha dovela da Colexiata de Santa Maria do Campo. A Coruña.

2

FIG. II. LAS COCAS (2)

1. Sección transversal de la coca de Bremen, en la que se puede observar el fondo plano del que parten los costados y la zapata que hace las veces de quilla (ELLMERS, The Cog of Bremen, *p. 8, fig. 1.6).*

2. Embarcación grabada en Santa María del Campo, de La Coruña, con rasgos híbridos entre coca y nao (ALONSO ROMERO, A gravura dunha embarcación tipo «cog»..., *p. 250, fig. 1).*

transporte (76), y la «barcha», un navío de alto bordo utilizado en el comercio a larga distancia, del que nos ocupamos aquí.

La «barcha» es un tipo atlántico muy extendido en toda la zona del Golfo y Canal, la Castilla cantábrica, Galicia y Portugal. Totalmente a vela, su tonelaje oscila dentro de una gama muy amplia, que va de los 35 a los 180 toneles para las gallegas y que por lo tanto no es un elemento definitorio del tipo. Bernard, que ha estudiado las barcas de diversas nacionalidades que navegaban por el golfo de Vizcaya en la segunda mitad del XV, nos transmite sus características a grandes rasgos: construcción a tingladillo, altas de amuras, un sólo mástil con «treu» y boneta y un tillado corrido (77). Su silueta conservaba todavía el aire desgarbado de la coca, creando la falsa impresión de un navío de fondo plano, cuando en realidad tenía quilla y cuadernas. A partir de los restos de una no muy grande, del siglo XV y de nación desconocida, encontrada en el puerto de Londres (78), vemos que efectivamente se trataba de un navío de aspecto muy parecido y, en época tan tardía, arcaizante: corta y roma, de fondo ancho, casi plano, con los costados casi perpendiculares y las cuadernas en ángulo. Una diferencia básica con la coca, que hacía de la barca un tipo más avanzado era que, mientras el fondo de la coca era un elemento aparte, como el de una tina, y protegido contra el roce por una zapata, la barca tiene una auténtica quilla con cuadernas, forrada de tracas a tingladillo, sin solución de continuidad entre el fondo y los costados. El duro ángulo de las cuadernas creaba la ilusión óptica de que se trataba de un fondo separado. Tal vez esta ancha base, con todos sus defectos de estabilidad e hidrodinámica, estaba buscada deliberadamente, pues resultaba ideal para aprovechar el espacio de la cala al máximo de su capacidad. El sistema de implantación del único mástil central era idéntico al de la coca.

Lo que sabemos de la barca gallega coincide con estos restos arqueológicos. Como todas las castellanas era «tinclata», con un único tillado corrido y un sólo mástil, tal como aparece en los documentos en que se describen estos pormenores. Su falta de castillo de proa era característica y la hacía entrar en una categoría inferior a las naos (79).

---

(76) Las costumbres de Pontevedra (redacción de 1435) distinguen entre «barqua grande o pequena» (*Fueros...*, p. 513 ss.). Se llama «barqua» también a la de travesía, y a las barcazas del Miño y del Sil. La distinción fonética pasa al Mediterráneo, donde en las fuentes medievales catalanas y valencianas la «barca» o «barqua» es un bote o lancha de pequeño porte, y la «barcha» o «barxa» el carguero de altura usado preferentemente por los castellanos. También ha sido detectada por investigadores portugueses para su país. Estoy más de acuerdo con la tesis de Pimentel Barata, que afirma que «barca... é navio português de aparelho latino, *barcha* ou *barscha* correspondem ao nórdico *barge* e designan navio de aparelho redondo e de um só mastro...» que, con la de Carbonell Pico, para quien barca/barcha designan una misma embarcación (CARBONELL PICO, *A terminología naval portuguesa anterior a 1460*, pp. 50-51, cit. por Octávio Lixa FILGUEIRAS, *A nave esculpida numa torre da Sé do Porto. Ensaio de identificação*, Porto, 1983, p. 7). En las fuentes que ilustran el movimiento portuario, especialmente las de tipo fiscal, la diferencia es patente, salvo algún *lapsus* ocasional del escribano: la «barca» o «barqua» es local o de algún puerto cercano, lleva mucha menos carga, se mueve en un radio corto y paga unos derechos muy inferiores a la otra, que presenta unas características completamente opuestas.

(77) BERNARD, *Navires...*, 353-354.

(78) Publ. MARSDEN, *The Medieval Ships of London*, Greenwich, 1979 (V. fig. III).

(79) En 1441, en la armada que envía Felipe el Bueno en socorro de Rodas, van «entre naus de castell dauant e barches...» (Cit. DEL TREPPO, M., *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, 1976, p. 100).

Estas barcas eran tal vez los navíos más usados por los gallegos durante todo el siglo XV. Llegadas seguramente del Cantábrico, como la mayoría de sus naves, se construían regularmente en los puertos de Galicia, donde eran un tipo muy corriente (80). Están documentadas desde principios del siglo XIII (81); la primera individualizada que se ha recogido es la *Santa Catalina* de Vivero, en viaje desde Andalucía a Brujas en 1378 (82). Eran embarcaciones toscas y duras, sin concesiones a la velocidad y buscándose sobre todo el máximo aprovechamiento de su capacidad de carga, unas naves para todo uso, que afrontaban los temporales de invierno en sus viajes al Mediterráneo con el pescado y, junto con la nao, participaba en operaciones guerreras como transportes de tropas y vituallas. Fueron estas «barchas castellanas», aun más que las naos, las que acarrearon durante un siglo largo la sal y el trigo en los mares de Levante.

Poco a poco, la barca fue dejando lugar a tipos nuevos, más sofisticados: el ballener y la carabela, de porte algo menor pero que cumplían a la perfección sus mismas funciones.

(80) Los carpinteros de ribera de Pontevedra, hacia 1450, las sitúan en un rango inferior al de la nao (*Gal. Dipl.*, III, 46).

(81) Fuero de Bayona, 1201; en Tuy, en 1250, se alude a su actividad cargando vino para el exterior (GALINDO, *Tuy*..., p. 41).

(82) SAB, *Cart. Ouden Wittenbouc*, f. 143.

Fig. 5.4 Blackfriars ship 3, a 15th century sailing barge. The ribs and mast-step had been removed during excavation

1

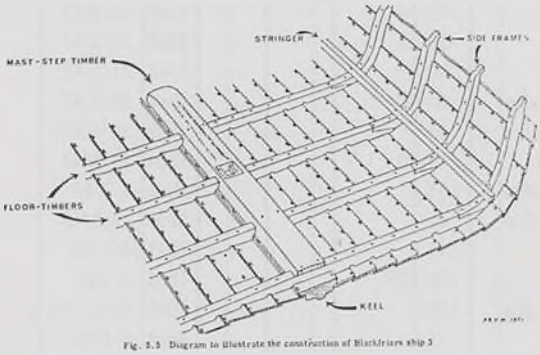


Fig. 5.5 Diagram to illustrate the construction of Blackfriars ship 3

2

FIG. III. LA BARCA

1 y 2. Barca del S. XV, de nacionalidad desconocida, naufragada en el puerto de Londres. Junto a ella se encontraron dos conchas de peregrino en estaño: tal vez procedía de Galicia y era inglesa. Obsérvese, en 1, su fondo, aparentemente plano pero con quilla y tracas a tingladillo. En 2 se observan mejor las similitudes y diferencias con la coca, y cómo, pese a la adopción de técnicas nuevas de construcción, conserva la forma arcaizante de ésta (MARSDEN, The Medieval Ships of London, fig. 5.4-5, pp. 87-88).

BARCAS

Año	Puerto	Tons.	Ptes.	Trip.	Fuente
1392/3	Noya	80	—	16	AHCB Not. IX; AHPB. B. Nadal, Man. 1392-93, 27.1.93
1402	Coruña	70	—	—	PRO C47/32/24
1402	Coruña	150	—	—	Ibid.
1405	Noya	—	—	16	PRO C76/97, CCR 17/12/1405
1410	Coruña	50 +	—	—	ADLA E202/3
1413	Pontevedra		1	55	AHPB.B.Pi, Man. 1413, 27, 31/7, 7/8
1416	Noya	60-65		—	ARV B-255, f. 231
1439/40	Pontevedra	50-55	—	—	ACA, Anc. 5/6 y 23/8/39, 1/3/40
1439	Coruña	70-75	—	—	Ibid. 4.8.39
1440/2	?	45	—	—	Ibid. 2/2/40, 26/6/42
1441	Bayona	35-40	—	—	Ibid. 30/1/41
1441	Pontevedra	35-40	—	—	AHCB LI.CI.12/8, 14/11/41
1441/2	Pontevedra	60	—	—	ACA Anc. 27/2/41, 12/2/42
1442	?	45-50	—	—	Ibid. 24/1/42
1442	?	50-55	—	—	Ibid. 23/2/42
1442	Coruña	80-85	—	—	Ibid. 21/1/42
1442	Pontevedra	65-70	—	—	Ibid. 20/2/42
1442	Pontevedra	45	—	—	Ibid. 30/4/42
1443	Coruña	65-70	—	—	Ibid. 15/3/43
1446	Pontevedra	135	—	—	Ibid. 8/2/46
1446	Pontevedra	45	—	—	Ibid. 18/2/46
1446	Bayona	45	—	—	Ibid. 4/2/46
1447	Noya	100-105	—	—	Ibid. 2/7/47
1447	Pontevedra	120	—	—	Ibid. 30/4, 6/6 y 7/8/47
1486	?	75	—	—	Ibid. 3/3/86
1490	Pontevedra	180	—	—	Ibid. 12/7/90
1496	?	70-75	—	—	Ibid. 12/3/96
1503	?	35-40	—	—	Ibid. 28/4/03
1503	Coruña	45	—	—	Ibid. 15/9/03
1504	Noya	40	—	—	Ibid. 21/1/04
1505	?	35-40	—	—	Ibid. 16/2/05

TONELAJE MEDIO: 60-65 toneles.

EMPLEO DE BARCAS POR AÑOS Y PUERTOS

Años	Coruña	Pontev.	Noya	Muros	Bayona	Vivero	Ribadeo	Otros y s/loc.
1375/80						1		
1381/85	1							3
1386/90								
1391/95			1					1
1396-1400	2		1					1
1401/05	2		3			1		3
1406/10	3	1	1					
1411/15	2	3	3	1	1			7(1)
1416/20	4		2		2			2
1421/25								1
1426/30	1							1
1431/35	1							2
1436/40	1	2						1
1441/45	2	5		1	2			5
1446/50		3	1		2			
1451/55		1						
1456/60			1					
1461/65								1
1466/70								
1471/75								
1476/80								
1481/85								1
1486/90		1						1
1491/95								1
1496-1500								2
1501/05	1		1					4
1506/10								1
	20	16	14	2	7	2		38

TOTAL: 99

(1) Una de Santiago

5. *El ballener*

El ballener, como un ligero navío, utilizado sobre todo para la guerra y el corso, aparece documentado desde muy temprano en las fuentes castellanas. Una mención de 1284 se refiere, precisamente, a su captura en aguas gallegas por Fernán Varela, que, en defensa de los derechos de Alfonso X frente a su hijo rebelde, se alzó en pie de guerra en Galicia. El rey Sancho, subido al trono, le perdona, pero ordena al merino mayor de Galicia «que sepa verdad quanto avie tomado Ferrant (Vare)la o se perdio por su culpa por las ballenarias que tomo e los omnes que prisio; e que lo fizie(se) emendar... (83)». Pero el gran momento del «balliner» (o «la balliner») de guerra es el de la expansión naval castellana: están continuamente presentes en los testimonios escritos sobre las guerras contra Portugal (84) y sobre todo en las campañas marítimas de Pero Niño: gracias al vívido relato del *Victorial* conocemos su aspecto: «muy veleros... luegos e baxos de borda...», de diversos tamaños, algunos de ellos a vela y a remo, y con una arboladura compleja que incluia un bauprés a proa. Estos rasgos coinciden con el estudio del ballener del Golfo de Gascuña que hace Bernard para el siglo XV (85), presentándonos una embarcación rápida, de mediano o pequeño calado, y poco adecuada para afrontar la mar gruesa.

Ahora bien, el ballener gallego parece presentar algunas características muy peculiares, que lo alejan mucho de esta especie de «nave larga» que es el ballener clásico. Para empezar, y pese a que es una de sus embarcaciones favoritas, los propios gallegos no lo conocen por este nombre. No aparece en absoluto en las fuentes de Galicia, ni mencionado entre las embarcaciones que se construyen en sus puertos o llegan a ellos. La única aparición de la palabra en un documento en gallego nos ha llegado del Mediterráneo, a través de la copia de un escribano barcelonés, empleada con vacilación y aplicada a un buque que los catalanes llaman *balener* y sus tripulantes *barcha* (86).

Esta ambigüedad surge en otras ocasiones en las que el mismo buque aparece en fuentes paralelas, con ambos nombres, según proceda la información de una inspección

(83) GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, pp. CLXXIV y CLXXVII.

(84) 1397, Septiembre, 8. Pontevedra. «Sepa la vuestra alta señoría que en llegando a Varias, aldea que es a dos leguas de Vivero, supe que Ruy Gutiérrez d'Escalante avia tomado una balliner que yva de Portogal a Bayona... e como avia sabido que el avia tomado aquel balliner...» (AGS. Estado. Castilla, leg. 1-1, f. 146, en SUAREZ, *Navegación y comercio...*, p. 158).

(85) BERNARD, *Navires...*, pp. 247-253.

(86) Se trata del buque noyes *Santa Maria del Camino*, un timón, un puente, varios mástiles y 12 hombres de tripulación, muy familiar del puerto de Barcelona en los años 1462-63, y descrito como *balener* en diversos documentos. En uno de sus viajes a Napoles, el patrón Roy Fariña hace un préstamo a unos de sus hombres. En el reconocimiento de deuda, redactado con seguridad por Johan Vidal, el escribano de a bordo, y que se copiará en la notaría de Barcelona para insertarlo en otro documento, dice así: «... eu Juan Castinero e Martin Queio... recebemos emprestados de vos Roy Farina... mestre de a *barcha* chamada Santa Maria... cento duquados d'ouro... e nos... vos avemos de dar e pagar do dia que o dito *balliner* chegara a Barcelona...» (AHPB. B. Masons Minor, 5.º *manual c.c. & al.*, 1462-63, f. 72 v.). La *Santa Maria* es descrita como *balanerius* y *balaner* (*Ibid.*, f. 10 v.), y perfectamente identificable por la gente de a bordo: «Rodericus Farinya patronus balanerii» (f. 47); «Johannem Vidal scribam balanerii patronizati per Rodericum Farinya...» (f. 65 v.); «Roy Farinya, patronus unius balanerii uniur themoni et unius cohoperte vocatus Sancta Maria del Camino (*Ibid.*, etc., etc. Es posible que el escribano Vidal esté condicionado, tras una continua frecuentación de catalanes, a denominar «balliner» (la forma castellana de escribi o; en portugues ¿y gallego? es «barinel» o «berlinguer») lo que para él es una «barcha».

visual por extraños o de datos facilitados por el patrón o el armador de la nave (87). En cualquier caso, el término no se emplea al azar ni está sujeto a confusiones que se puedan considerar como tales: los no gallegos tienen un concepto muy claro de lo que es una barca y lo que es un ballener, y los casos de doble nomenclatura se deben más bien a una información defectuosa sobre el buque. En 1434, en Valencia, Johan de Castro aparece primero, en el registro de cosas vedadas, como «patró de hun balaner o calavella de Castella (88)». Está claro que el oficial del registro, al que por otra parte no le interesa especificar el tipo de buque, no tiene la menor información de cuál se trata, y de ahí la disyuntiva: es imposible la confusión entre una carabela y un ballener. Pero más adelante (89) se aclara la duda: la embarcación, sobre la que ya hay información fidedigna, es una «barxa». En 1488, también en Valencia, el ballener de Afonso Lopes es llamado primero «barcha», que se tacha y corrige como «balaner» (90). El oficial que lleva este registro —el Peatge de Mar—, que percibe derechos de los buques según el tipo y por lo tanto sí se preocupa por este particular, toma la información en primer lugar de las declaraciones de la gente de abordo y de los albalaes, expedidos en Galicia, que acompañan la nave y las mercancías, información que corrige más adelante con datos procedentes de otras fuentes e inspección directa.

Estos balleneres gallegos, por los datos que tenemos sobre ellos, no se diferencian sustancialmente de las barcas, y si mucho del ballener clásico del Golfo de Gascuña: éstos eran unos mixtos de vela y remo, sistema de propulsión este último que empleaban con frecuencia. Muy poco resistentes al mal tiempo, solían estar varados o amarrados durante el invierno, como las galeras (91). Los gallegos, en cambio, son, como las barcas, duros y perfectamente adaptados a las navegaciones de invierno, y se usan frecuentemente en el largo viaje hasta el Mediterráneo, transportando pescado. Su tonelaje medio es apenas inferior al de la barca: 40-45 toneles, con extremos oscilando entre los 105 y los 20. Por lo que respecta a los remos, parece que efectivamente llevan unos remos auxiliares, que no se usan más que para salir de una calma o hacer alguna maniobra impracticable a vela (92); en eso no se diferencian de muchos pequeños

(87) Por ejemplo, la «barcha» de Gomes Rodrigues, «galego», de 70 botas (40-45 toneles), señalada como tal por el escribano del anclaje de Barcelona a 1 de Agosto de 1441 (ACA, *Ancoratges*, fecha cit.), figura como «balener» en un fletamento para Aigues-Mortes hecho el 25 del mismo mes en la notaria de Antoni Vilanova, (AHPB, A. Vilanova, *1.º lib. sec.*, f. 45 V.). El mismo tipo de duplicidad se da en el puerto de Mallorca con un navío de Muros en 1443 (AHM, *Guiatges*, 6/3 y 18/6/1443) y algunos más que resulta fatigoso citar y que se pueden ver en el cuadro correspondiente a este tipo de buque.

(88) ARV, B-272, f. 56.

(89) *Ibid.*, f. 61 v.

(90) PEATGE, p. 173.

(91) «On sait... que l'on hésitait à se confier à eux en hiver pour les longues traversées, et qu'on leur préférait alors les nefs... [ADG *Jurade*, IV, p. 213 (1422), en que el alcalde de Bordeaux se niega a cruzar de Bayonne a Inglaterra «ab baleney»]... En tout cas, baleiniers et galères avaient un point commun: leurs détenteurs... en étaient souvent tres embarrassés [porque no los pueden sacar a la mar en invierno]... Ces longues periodes de désarmément, demontrent que l'exploitation commerciale des baleiniers et des galères était, dans l'ensemble, moins rentable que celle des nefs» (BERNARD, *Navires...*, pp. 247-253).

(92) No tengo el inventario de ningún ballener gallego, pero sí el del *Santa Maria*, (120 botas = 70-75 tons.) vendido en Marsella a 14/8/1461 por Martin de Ribadeo, de San Sebastián. Es más bien grande dentro del tipo, pero no se diferencia esencialmente de los gallegos, ya que aparecen unos y otros desempeñando las mismas funciones. Entre sus ítems más relevantes figu-

veleros del siglo XIX (lugres, cúters) que los llevaban y empleaban sólo en emergencias y a costa de un esfuerzo inhumano. Son, por todo lo demás, unos buques exclusivamente veleros y no mixtos (93). Esta característica es seguramente la que les permite elevar las bordas y poder afrontar el oleaje alto. Los hay de una y dos cubiertas, incluso los más ligeros destinados al corso (94).

La diferencia esencial entre estos balleneres y las barcas en cuya categoría se incluyen en Galicia debía de estribar en la arboladura y aparejo. Mientras la barca es de un sólo mástil, la mayoría de los balleneres tienen tres —mayor, mesana y trinquete— sin contar el bauprés; las velas son una combinación de cuadras y de cuchillo, y su superficie se amplía con bonetas (95). La cantidad de mástiles y la amplitud del velamen, características del ballener, eran el elemento que trazaba la línea entre los dos tipos, y que para los gallegos no repercutía en la nomenclatura. Debía de ser visto como una «barca de tres palos»: seguramente casco de barca (forro a tingladillo, cuadernas en ángulo, amuras altas) con un aparejo clásico de ballener. De ahí la falta en Galicia de un nombre específico para él, a pesar de que su empleo no es precisamente esporádico: es uno de los navíos favoritos y los hay numerosísimos y en todos los puertos.

El ballener gallego es, por lo tanto, un tipo híbrido de barca y ballener clásico, un subtipo de carga desarrollado por los carpinteros de Galicia a partir de modelos no gascones, sino ingleses y bretones: el «balinger» inglés —que, para más abundar, está también sujeto a confusiones con la «barge» de su país (96)—, y el «baleinier» bretón tienen las mismas características, que los alejan de la nave de guerra y los incluyen entre los mercantes de altura (97). Esta variante de la barca —creo que, después de lo dicho, es lícito considerarlo así— no está documentada, por lo que respecta a su utilización por gallegos, hasta principios del siglo XV. En 1410 el «balinger» *Santa María*, patroneado por el coruñés Johan de San Johan, entra en Plymouth con un cargamento poco importante (98).. El patrón, que tenía antes una barca, parece haber adoptado recientemente el nuevo modelo. Para el Mediterráneo, la primera mención documental que he recogido hasta ahora es de 1422: un ballener de Pontevedra que, patroneado por Gonçalvo Fernandes, navega, desde Valencia, por las rutas del trigo provenzal (99). A

ran: tres mástiles, con sus vergas, velas cuadras y bonetas, un batel con 8 remos y «decem octo remis ballenerii», lo que hace pensar en 6 remos por banda y otros 6 de repuesto (ADBR, Chanot-66, f. 191 v. ss.). Bernard (*Op. cit.*, 250) señala que lo habitual es 5-10 por banda.

(93) En los registros portuarios del Mediterráneo pagan por tonelaje, como las otras naves redondas, y no por bancos, como hacen las galeras e incluso mixtos como el «barcontí» que van más a vela que a remo. En las cartas de fletamento de balleneres gallegos no se menciona para nada este sistema de propulsión, aunque se exige que el casco, mástiles, velas, vergas, etc. estén en debidas condiciones.

(94) Barcelona, 1474. Fletamento de un «balaner de hun thimó e dües cubertes», propiedad de Martín de Burgos, de Muros, para servicio armado del rey de Aragón. También aparece otro ballener de Muros, de dos cubiertas, en 1484 (AHCB. IX-11 Nòlits, escr. sueltas).

(95) V. nota 1 y BERNARD, *Navires*, 251. Todas las menciones a mástiles en las cartas de fletamento son plurales.

(96) Cf. el inventario del «balinger or barge» *Valentyne*, 1420 (cit FRIEL, Ian, *Documentary Sources and the Medieval Ship: some Aspects of the Evidence*. «The International Journal of Nautical Archaeology», 12-1 (1983), p. 52).

(97) BERNARD, *Navires...*, 253.

(98) PRO E122-113/2.

(99) ARV. B-258-b, ff. 235, 239.

diferencia, una vez más, del gascón, el ballener gallego conoce su momento de auge de 1480 en adelante, cuando el otro ya era casi una pieza de museo (100).

BALLENERES

★ Armados en corso ☆ Barca/ballener

Año	P. origen	Desplaz.	Cubier.	Area.	Fuente
1410	Coruña	—	—	A/M	PRO E122-113/2
1441-2	Pontevedra ☆	40-50	—	M	ACA. Anc. 1.8.41, AHPB 25.8.41
1443	Muros ☆	—	—	M	ARM Guiatges. 6. 3 y 18.6.43
1462-3	Noya ☆	—	1	M	AHPB B. Masons Min. 13. 26. 27/8/63
1481	Finisterre	—	—	M	Ibid. N. G. Gili, 30.10.81
1482	Coruña ★	—	—	M	Ibid. A. Mir, 21.1.82
1482	Coruña ★	—	—	M	Ibid.
1482	Coruña ★	—	—	M	Ibid.
1484	Muros ★	—	2	M	AHCB Not. IX-11
1488	Pontevedra?	—	—	M	ARV. B. Ap. 68. 372
1490-3	Coruña	75	—	M	ACA. Anc. 16.12.90, 3.1.93
1490	—	75	—	M	ACA. Anc. 13.2.90
1490	—	105	—	M	Ibid.
1490	Noya	—	—	M	ACA. Anc. 13.2.90
1492	Noya	45	—	M	Ibid. 8.1.92
1493	—	50-55	—	M	Ibid. 5.1.93
1494	Coruña	90	—	M	Ibid. 20.2.94
1494-5	Coruña	60	—	M	Ibid. 18.2.94, 6.6.95
1495	Vivero ☆	75	—	M	Ibid. 17.1 y 6.6.95
1495	—	105	—	M	Ibid. 2.1.95
1495	—	45	—	M	Ibid. 11-13.5.95
1495	—	25-30	—	M	Ibid. 7.7.95
1495-6	Noya ☆	45		M	Ibid. 6.1.96, AHCB Not. IX-11, AHPB. 26.11, 22.12.95
1496	Coruña	70-75	—	M	ACA. Anc. 28.7.96
1496	Coruña	50-55	—	M	Ibid. 22.1.96
1496	—	60	—	M	Ibid. 19.3.96
1496	—	45	—	M	Ibid. 13.2.96
1497-8	Coruña	45	—	M	Ibid. 9.12.97, 3.1.98
1497	Noya	45	—	M	Ibid. 5.12.97
1497	Vivero	35-40	—	M	Ibid. 6.3.97
1498	Noya	30	—	M	Ibid. 2.4.98
1499	Coruña	30	—	M	Ibid. 13.12.99
1499-500	Coruña	30	—	M	Ibid. 30.120.99, 17.12.1500
1499	Muros	40-50	—	M	Ibid. 31.1.99
1499	Muros	—	—	M	Ibid. 5.2.99

(100) BERNARD. *Op. cit.*, 253.

Año	P. origen	Desplaz.	Cubier.	Area.	Fuente
1499	Noya	40	—	M	Ibid. 4.2.99
1499	Noya	45	—	M	Ibid. 4.2.99
1500	Coruña	25-30	—	M	Ibid. Dic. 1500
1500	Pontevedra	40-45	—	M	Ibid. 16.10.1500
1500	Pontevedra	35-40	—	M	Ibid. 16.10.1500
1497-500	Malpica?	55-60	—	M	Ibid. 2.3.97, 17.2.1500
1501	Coruña	30	—	M	Ibid. 15.2.01
1501-2	Muros	36	—	M	20.12.01, 1.12 y 19.9.02
1501	—	30	—	M	28.22.01
1501	—	30	—	M	13.2.01
1502	Coruña	30	—	M	30.1.02
1502	Coruña	35-40	—	M	Ibid. 3.12.02
1502	Muros	35-40	—	M	Ibid. 6.12.02
1502	Pontevedra	35-40	—	M	Ibid. 17.1.02
1503	Coruña	45	—	M	Ibid. 15.9.03
1503	Muros	35-40	—	M	Ibid. 14.12.03
1503	Muros	25-30	—	M	Ibid. 16.11.03
1503	Noya	30-45	—	M	Ibid. 3.2.03
1503	Pontevedra	35-40	—	M	Ibid. 7.2.03
1503-8	Pontevedra	70	—	M	ACA. Anc. 7.2.03, 1.2.08, AHCB Not. IX
1503	—	25-30	—	M	ACA. Anc. 1.3.03
1503	—	35-40	—	M	Ibid. 16.11.03
1504	—	70	—	M	Ibid. 15.4.04
1504-8	Pontevedra	25	—	M	Ibid. 19.1.04, 13.2.05, 18.1.06, 23.2.07, 28.1.08
1504	—	70-75	—	M	Ibid. 3.8.04
1505	—	20-25	—	M	10.2.05
1505	—	35-40	—	M	Ibid. 7.2.05
1505	—	25-30	—	M	Ibid. 29.12.05
1505	Noya	20-25	—	M	Ibid. 18.2.05
1506	—	25	—	M	Ibid. 13.7.06
1506	—	25	—	M	Ibid. 21.1.06
1507	—	25	—	M	Ibid. 2.12.07
1507	Pontevedra	30-35	—	M	Ibid. 18.3.07
1507	Muros	30	—	M	Ibid. 18.3.07
1508	—	25	—	M	Ibid. 29.1.08
1508	—	25-30	—	M	Ibid. 7.2.08
1508	Puebla del Deán	30-35	—	M	Ibid. 20.2.08

TONELAJE MEDIO: 40-45 toneles

BALLENERES - Empleo por año y puertos

Años	Coruña	Pontev.	Noya	Muros	Bayona	Vivero	Ribadeo	Otros y s/loc.
1406/10	1							
1411/15								
1416/20								
1421/25		1						
1426/30								
1431/35								
1436/40								
1441/45		1		1				
1446/50								
1451/55		3	1					
1456/60								
1461/65			1					
1466/70								
1471/75								
1476/80								
1481/85	3			1				1(1)
1486/90	2	1	2	1	1			3
1491/95	3		2					6
1496-1500	7	2	4	2		1		3
1501/05	4	4	4	4				8
1506/10		3		1				6(2)
	20	15	14	10	1	2	0	27

TOTAL: 89

(1) Finisterre
(2) Uno de la Puebla

6. *La carabela*

Ligera, marinera, enormemente versátil con su aparejo combinado que le permite afrontar las diversas exigencias de la navegación atlántica y mediterránea, con una capacidad de carga similar a la del ballener, esta pequeña «joya ibérica» (Chaunu) es rápidamente adoptada por los navegantes gallegos. De todos los pueblos marineros del sector Norte de la Península y del Golfo de Vizcaya, son probablemente ellos los pioneros, por su proximidad a los portugueses del Norte y también por su actividad en la costa andaluza, otro lugar donde también se adopta muy temprano.

En Galicia, como en Portugal, existía ya desde principios del XIII un pequeño navío de pesca con este nombre; lo encontramos en Bayona en 1201 y en Pontevedra

y Norte de Portugal a mediados del siglo (101). Con todo, la carabela mercante no se desarrolla hasta bien entrado el siglo XV. Esta conversión en nave de altura se realizó precisamente en Portugal, en los estuarios del Douro, Lima y Miño, y estuvo en relación directa con su proceso de cegamiento. Un documento de 1456 dice explícitamente que en puertos como Viana, Ponte de Lima y Vila do Conde ya no pueden entrar naos grandes como antiguamente, y que por eso estas villas las han dejado de construir y se han pasado a la «carabela grande», que ya no es un barco de pesca: sustituye a la nao en la función de exportar sardina al Mediterráneo, «por demandarem pouca agoa, e... por serem ligeiras e escaparem dos cossairos (102)». El origen portugués de la carabela atlántica parece, pues, indiscutible. Es natural que, dada la contigüidad geográfica, la afinidad de aplicaciones y problemas que la hicieron nacer y los contactos continuos en el mundo marítimo, los gallegos y andaluces hayan sido los primeros extranjeros en adoptarla.

Las primeras carabelas gallegas documentadas aparecen en 1435, en la ría de Pontevedra (103). En 1440, en esta misma villa, vecinos de ella las emplean para importar vino (104) y a partir de esa década figuran entre los tipos de embarcación que sus carpinteros de ribera construyen corrientemente (105).

La carabela pasó al Mediterráneo muy pronto, pero no proliferó demasiado hasta la segunda mitad del siglo. La primera del tipo que aparece en Valencia es una castellana de puerto desconocido y procedente de Cartagena, en 1443 (106). La primera de origen atlántico registrada en el puerto de Barcelona es una pequeña portuguesa de 50 botas (30 toneles) que llega de Lisboa el 21 de Octubre de 1446 (107); por esas fechas empiezan también a emplearlas los catalanes. Respecto a las gallegas, aunque, como vimos, tenemos constancia de su temprano uso, las grandes lagunas que hay en los registros portuarios mediterráneos en las décadas de los 40 y 50 no permiten datar con certeza a las primeras en ir allí.

En el Golfo de Vizcaya, su aparición es aún más tardía: Bernard, en su documentadísima tesis, señala las primeras en Royan en 1465, aunque a partir de entonces el proceso de proliferación es rapidísimo (108). Es posible que la *carvelle* bretona, tardíamente documentada en todo caso, sea un préstamo hecho también a la construcción naval portuguesa, y no un navío con el casco forrado a tope (a *carvel*); esta es una

(101) *Documentos portugueses:* 1255: «Item si piscatores uierint ad Galleciam ad piscandum... et carauela extranea que intrauerit per focem de Portu cum mercaturis... omnes naues et barce et nauigia que fuerint maiora quam pinatia, que intraverint per focem Dorii...» (ATT. *Chanc. D. Afonso III*, l. 1.º, f. 12. en DESCOBRIMENTOS, I, pp. 7-8).

Documentos gallegos: 1201: mención, en el puerto de Bayona, de «barcas francesas», «carabelas» y «pinazas» (Fuero de Bayona, transcr. de Sandoval, publ. PORTELA, *La Región...*, 176-177). Pontevedra, mediados del S. XIII: «navío», «barquo menor», «barqua grande o pequena», «pinaça» utilizada para pescar y para carga, desplazando de 8 tons. para arriba, y «caravela», utilizada en la pesca de la sardina y que paga como la pinaza pequeña (*Fueros*, 513 ss.).

(102) Cortes de Lisboa de 1456 (DESCOBRIMENTOS, I-sup. pp. 256-257).

(103) *Fueros*, 515.

(104) LCP, f. 44 v., acta de 28/3/1440.

(105) Pleito de 1449-56 con los carpinteros de ribera de Pontevedra, en *Galicia Diplomática* III, 46.

(106) ARV. B-272, f. 56.

(107) ACA. *Ancoratges*, fecha cit.

(108) BERNARD, *Navires...*, pp. 350-361.

cuestión que interesa más bien a estudiosos del área nórdica (109), pues no hay dudas de que la carabela gallega, como en general las castellanas, era de tipo ibérico. Las fechas que se dan para otros países son en cualquier caso bastante elocuentes para demostrar lo temprano de su introducción en Galicia. Resulta bastante chocante, dentro de estos marcos cronológicos, el contraste presentado por Chaunu entre la *nao gallega* y la carabela andaluza, la pesada y torpe nao derrotada y desplazada por una embarcación mucho más pequeña, citando el caso del poco airoso papel de la *Santa María* frente a la *Pinta* y la *Niña* de Colón (110). Ni la nao fue nunca un tipo de buque representativo de los gallegos, ni la carabela, de origen portugués, andaluz o lo que se quiera, fue una advenediza en Galicia, donde tomó carta de naturaleza desde muy temprano, convirtiéndose en uno de sus buques más característicos. Muy bien adaptada a la necesidad de navíos pequeños y rápidos que tenían los puertos salazoneros, podemos observar, en algunas fuentes de fines del siglo, cómo varios patrones gallegos se cambian a ella, sustituyendo a las barcas y sobre todo a los balleneres, cuyo lugar y funciones van a ir ocupando poco a poco (111).

Por su desplazamiento, la carabela gallega fue de las ligeras —no encontramos los ejemplares hipertrofiados de 400 toneles de que habla Dollinger (112) y que seguramente son tipos hanseáticos cuyo nombre se presta a confusión—; entre los 30 y los 60 toneles oscila su porte habitual, sobre todo entre las que van al Mediterráneo. Esta carabela pequeña se adapta especialmente bien al transporte de sardina, ya que permite mayor rapidez en las operaciones de carga y descarga y tiene mayor velocidad de crucero. Morison y Heers la sitúan, con sus máximas de 12 nudos, entre los veleros más rápidos de la historia de la navegación comercial, sólo superada por los 17 nudos de algunos *clippers* americanos. Para las navegaciones a Inglaterra y Flandes, que ofrecen muy pocos datos sobre las características técnicas de los buques, parece que, al menos La Coruña y los otros puertos del Norte, usaban unos tipos mayores, como la carabela *Santa María* de La Coruña, de porte de 120 tons., que hace la carrera entre Andalucía e Inglaterra en 1470 (113). En general, la carabela grande —y se la considera así a partir de los 50-60 toneles— escasea en Galicia, donde hay dificultades para conseguirlas a la hora de fletar buques para las armadas de Indias desde los primeros viajes (114). Sobre

(109) Cf. TOUCHARD, *Le Commerce maritime breton...*, p. 317, data las primeras *carvelles* en los años 60; BERNIER, Gildas, *Les caravelles bretonnes*, en «La Bretagne, le Portugal, le Brésil», I, pp. 91-95, sostiene que pueden ser de tipo ibérico.

(110) *Séville et l'Atlantique*, VIII, p. 93.

(111) En Barcelona, entre 1490 y 1501, se observan algunos:

Afonso Sanches, de Pontevedra, tiene a 12/7/1490 una barca de 180 tons., y a 6/3/98 una carabela de 45 tons.

Johan Alonso de Lapido, conocido mercader de La Coruña, parece cambiar de buque cada año: a 16/12/1490 entra con un ballener de 75 tons. a 21/7/92, con una carabela de 30 tons.; a 3/1/93 con otro ballener igual al anterior, y a 4/5/96 anda de nuevo con una carabela de unos 40 tons.

-Gonçalvo Rodrigo, de La Coruña, a 27/12/1496 tiene un «barco» de unos 20 tons., y a 3/11/1500 una carabela de 35-40 tons.

Johan Cortés, también de La Coruña, un ballener de 25-30 tons. en Diciembre de 1500, y a 11/8/1501 una carabela del mismo desplazamiento (ACA, *Ancoratges*, fechas cit.).

(112) *La Hanse*, 178.

(113) RYMER, *Foedera*, V³, p. 180.

(114) MN. *Col. Guillen*, Ms. 1764 *passim*.

sus otras características sabemos muy poco, aparte de lo que se conoce sobre el tipo en general. Estaba construida por el sistema de forro a tope, que da gran resistencia al casco, ya que permite refuerzos interiores y exteriores. No tiene castillo de proa y la aparatosa borlinga adornada con tablachinas —los escudos de madera usados para repeler abordajes— era típica de las carabelas de armada, pero parece que no se usaba en las empleadas para menesteres pacíficos, que tenían así una silueta con la proa bastante más baja que la popa. En cuanto a su aparejo, hay en las gallegas un predominio absoluto del «redondo» —que en realidad es mixto, de velas cuadras y de cuchillo—, como se ve por los escasísimos casos en que se especifica que una carabela es latina (115), tipo que, por otra parte, era más característico de Portugal (116).

CARABELAS

Algunos tonelajes de carabelas gallegas obtenidos en fuentes mediterráneas (Barcelona) a fines del XV y primeros del XVI.

Año	Puerto de origen	Tonelaje	Fuente
1483/4	Muros	60	AGS, RGS, 1483-X-237 y AHCB-Not. IX-11
1489	—	65-70	ACA.Ancoratges 14.1.89
1491	Pontevedra	25-30	Ibid. 30.4.91
1492	La Coruña	30	Ibid. 21.7.92
1493	—	35-40	Ibid. 24.4.93
1493	—	30	Ibid. 18.5.93
1494	—	30	Ibid. 15.2.94
1495	—	35-40	Ibid. 18.5.95
1495	La Puebla del Deán	55	Ibid. 11.9.95
1496	La Coruña	40	Ibid. 4.5.96
1498	La Coruña	30	Ibid. 13.1.98
1498	Pontevedra	45	Ibid. 6.3.98
1498	—	30	Ibid. 20.8.98
1499	Pontevedra	30-35	Ibid. 4.2.99
1499	La Coruña	35-40	Ibid. 4.2.99
1500	La Coruña	35-40	ibid. 3.11.00
1501	Pontevedra	30 (latina)	Ibid. 1.2.01
1501	La Coruña	25-30	Ibid. 11.8.01

TONELAJE MEDIO: 35-40 toneles

(115) Una de Pontevedra, de 30 tons., en 1501, y otra, dudosa (procedente de Portugal y patroneada por un Johan Gallego García), de unos 20 tons., en 1504 (ACA, *Ancoratges*, 1/2/1501 y 29/1/1504).

(116) «... yo vos mando que si con vos llevasteis maestros que los sepan hacer, deis orden como en el asiento que se hiciese en el dicho golfo, se hagan luego tres o cuatro carabelas; al modo de Andalucía las dos, e las otras dos pequeñas latinas, como las de Portugal» (NAVARRETE, *Col. Viages*, III, 357, tomado de MN, *Col. Guillen*, Ms. 547, f. 60).

CARABELAS - EMPLEO POR AÑOS Y PUERTOS

Años	CORUÑA	PONTEVEDRA	NOYA	MUROS	VIVERO	RIBADEO	BAYONA	REDONDELA	AROSA	CANGAS	Otros y s/loc.
1430/35		2									
1436/40											
1441/45											
1446/50											
1451/55							1				
1456/60		1									
1461/65											
1466/70	2										
1471/75											
1476/80											2
1481/85				1							
1486/90	1										2
1491/95	1	1					1		1		7
1496/1500	4	5		2				1		1	1
1501/05	1	1									2
1506/10											
1511/15	1					1					1
1516/20											
	10	10	0	3	0	1	1	1	1	1	15

TOTAL: 43

7. *La pinaza*

La presencia de la pinaza en las rías gallegas —como en toda la fachada cantábrica— nos plantea la cuestión de su procedencia y difusión en Galicia. Sea cual fuere su origen primero, es indiscutiblemente una embarcación fuertemente arraigada en el Canal y sobre todo en el Golfo de Gascuña, desde donde seguramente irradió hacia Galicia, hipótesis que presenta Bernard, aunque teniendo en cuenta que todas las primeras menciones a la pinaza, tanto en el reino de Castilla como en Gascuña, son de las mismas fechas y no es posible determinar su lugar exacto de nacimiento (117). El hecho es que en el siglo XIII la pinaza ha tomado ya carta de naturaleza entre las unidades

(117) *Navires...*, 261.

de la flota mercante gallega, y aparece activa en las Rías Bajas (118), el entrante coruñés (119) y la ría del Eo (120).

Los estudios de Octávio Lixa Filgueiras asemejan las «pinasses» de la costa vasco-francesa con las «bateiras» portuguesas (121), y el autor menciona las bateiras «de duas proas» de la región de Aveiro y del Mondego (122). El fuero de Padrón, por otra parte, menciona una «pinaça de dos vicos» (bico = proa, todavía hoy en la ría de Arosa); es posible que en Galicia, encrucijada de influencias, se hayan producido hibridaciones entre las pequeñas embarcaciones de pesca, tanto autóctonas como de influencia portuguesa o comunes a toda el área, y los navíos mercantes de origen gascón.

Como en otros casos, también aquí carecemos de documentos para reconstruir sus elementos y su aspecto externo. Pero se puede afirmar que, como en los casos de otras embarcaciones de origen pesquero, o cruzadas con pesqueros, nos encontramos con dos categorías: hay la pinaza pequeña, inferior a 8 toneles, y la mayor, de ocho toneles para arriba, y que en la práctica oscila entre los 15-35 toneles. Este segundo modelo es la pinaza de carga propiamente dicha, que es en muchos casos «bordada» o «borlingada», es decir, con unas borlingas o amuras postizas que elevan su franco de borda (123). El aparejo es cuadrado, con un solo mástil, verga y «treu» (124).

La pinaza, por lo menos desde finales del siglo XV, no estaba incluida a efectos legales entre los navíos mercantes de altura, perteneciendo a una categoría inferior, con una capacidad fáctica de carga pero considerada ante todo un barco de pesca. Los gallegos la emplean exclusivamente para la pesca y el pequeño cabotaje. Es rarísima su presencia en puertos lejanos: apenas una, de Bayona, en Plymouth, entre 1497 y 1505 (125), cuando toda la zona del Canal estaba siendo activamente cruzada por pinazas inglesas, bretonas y de otros países ribereños. Pero se emplea mucho dentro de Galicia, y las fuentes la mencionan en general como una embarcación muy corriente en las rías. La falta de documentos gallegos específicamente comerciales hasta principios del XVI nos impide conocerlas más de cerca en su etapa propiamente medieval. En cuanto los protocolos notariales, en las primeras décadas del 1500, se hacen más numerosos, las encontramos frecuentemente. Pinazas bordadas de 15 a 35 toneles casi todas, haciendo

(118) Fuero de Bayona, 1201 (PORTELA, *Reg. Ob. Tuy*, 17 6-177); Pontevedra, Padrón y Noya, mediados S. XIII (*Fueros*, 507, 513 y 521).

(119) En unas cuentas del monasterio de Caaveiro (1242-52), el *celareiro* manda a buscar vino a La Coruña y fletar una pinaza para su transporte a Puentedeume: «entre o que el despendeu e o alugueyro da pinaza e o [car] eiamento dos bariis, XI soldos» (MARTINEZ SALAZAR, *Docs. gallegos...*, p. 10).

(120) 1282: «...si los vecinos de Roboredo quisieren traer pan o vino... por mar... que lo puedan traer en pinaza o en batel que nom sea de carga mas de seis toneles, y primeramente que venga por Ribadeo y pague hi el costumbre del Rey...» (Acuerdo entre Ribadeo y Roboredo, publ. LANZA, *Ribadeo antiguo...*, p. 96).

(121) *Os barcos de Nazaré no panorama da nossa Arqueologia Naval*. Lisboa, 1981, p. 22.

(122) *Ibid.*, p. 24:

(123) En el arancel de cayaje de Castro Urdiales las pinazas borlingadas desplazan más de 20 toneles y pagan el doble que las de la categoría inferior (en PEREZ BUSTAMANTE, R., *Historia de la villa de Castro Urdiales*, Santander, 1980, pp. 168-169).

(124) Pinaza *Santa María do Camiño*, de Pontevedra, 1433 (MP C II-5, 4 V.).

(125) PRO. E122-115/7. Lleva a bordo por lo menos 21 toneles de vino español y alguna mercancía más, por lo que se puede estimar su porte como superior a los 25 toneles.

cabotaje por la costa asturiana, cargando vino y sardina y llegando a veces hasta Andalucía, pese a las restricciones a su empleo en el comercio de largo alcance (126).

La pinaza más antigua, entre los siglos XIII y XIV, era una embarcación muy pequeña, inferior a los 6-8 toneles, de unos 7 metros de eslora, que se empleaba para trayectos cortos en aguas interiores, y que estaba equiparada al «batel» —venía siendo una lancha con vela—, quedando claramente separada de las «barcas y vaxeles» que se armaban para los viajes de altura (127).

La pinaza grande no parece haberse desarrollado hasta la segunda mitad del siglo XV. En la tan citada enumeración de buques construidos en Pontevedra, ocupa en la jerarquía de las embarcaciones un puesto intermedio entre la embarcación mayor y la menor: «nauios et pinaças i outros...» «naues, pinaças e batees», «navios, naves, barchas, baixeles, carauelas, pinaças, barcos e batels et todas e qualesquier fustas mayores et menores (128)». Por los mismos años, la cofradía de mareantes de esa villa cobra una cuota «a qual quer naos e navios e pinaças grandes e pequenas que esta vila vieran (129)».

Este carácter ambiguo de la pinaza junto con su agilidad y autonomía —pues podía moverse también a remo— hacían de ella un instrumento precioso para el contrabando y las actividades corsarias de poca envergadura (130), y para la evasión de impuestos y obligaciones que pesaban sobre las naves grandes. En 1516, vemos cómo Juan de Romay, patrón de una bastante pequeña, de 15 toneles, va a intentar pasar por encima de la pragmática que daba el fletamento preferente a los navíos de mayor porte. Los armadores de uno de éstos, de Pontevedra, impugnan la carta de fletamento hecha por varias personas con él, para hacer un viaje con vino y sardina, y Juan de Romay se defiende pretendiendo que su embarcación no entraba en la categoría de navíos mercantes a que se refería la dicha pragmática, y «que non se puede llamar navio por ser tan pequeña e de tan poco porte», que sólo carga en ella a título particular «y en él no se entiende la premática, y en él puedo llebar las mercaderias mias e de mis dévedos e amigos a estos reynos (131)».

Restricciones o no, la pinaza era el navío más usado en el cabotaje cantábrico, y aseguraba las comunicaciones por mar entre diversos puntos de Galicia (132) y entre Galicia y el resto de la costa (133). Pero pese a sus innegables condiciones para la

(126) Cf. en el AHPPO, los protocolos de Afonso García do Sisto, especialmente el libro 1 (1514-18), f. 100 v. y el de 1522, ff. 13-13 v. y 111-111 v.

(127) Según las ordenanzas de la cofradía de pescadores de Bermeo de 1353, la eslora mínima de la pinaza era de 18 codos de codo menor, o sea 7,70 m. (CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, *Las primeras representaciones gráficas...*, pp. 14-15). En el ya citado acuerdo de Ribadeo de 1282, se distingue entre «pinaza o... batel que nom sea de carga mas de seis toneles..» y «demas de esto... si los vecinos de Ribadeo afretaren barca o vaxel....» (LANZA, *Ribadeo antiguo*, 96).

(128) *Galicia Diplomática* III, pp. 45, 46.

(129) MP, *Tumbo de Mareantes*, f. 72 v.

(130) FERNANDEZ DURO, *La marina de Castilla...*, p. 158.

(131) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1514-18, f. 100 v.

(132) 1479: viaje Vivero-Finisterre y vuelta, llevando papel, descargado en Vivero de algún buque mayor, y volviendo con un cargamento de sardina para exportar desde Vivero (AGS-RGS-XI-1479, 95).

(133) 1522, Pontevedra. Una pinaza bordada, propiedad de un mareante, es fletada en Agosto para ir a la vendeja de Palos por vino y fruta; al regreso, en Octubre-Noviembre, hará un nuevo viaje a Cudillero con vinos de Ribadavia (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 13-13 v. y 111-111 v.).

navegación de altura no valía para cualquier clase de transporte, por no tener cubierta: no la encontraremos, por ejemplo, acarreando sal. Era, en gran medida, un barco pesquero, empleado sobre todo en la pesca de la sardina, como el trincado, tendiendo las artes de sacada y cerco, haciendo el trabajo de *enviada*, realizando los servicios de recogida y transporte de la pesca de los pequeños puertos para concentrarla en las pescaderías autorizadas dentro de cada ría, función que compartía con la carabela pequeña y, finalmente, yendo más tarde como auxiliar a los bacalaos de Terranova (134). Se puede decir, a la luz de otros estudios, que la pinaza gallega coincide plenamente, en rango y funciones, con las de toda el área del Golfo de Vizcaya (135).

8. *El «barco»*

A pesar de su nombre, hoy genérico, se trata de un tipo específico de buque, que, como pequeño navío de altura, se introduce bastante tarde en Galicia. Hay que señalar que el término aparece documentado ya en el siglo XIII, refiriéndose, desde luego, a una embarcación de muy poca categoría, dedicada a la pesca, al pasaje y al acarreo (136), y sin saber si es genérico o se refiere a una variedad concreta. Sin embargo, el «barco» mercante no aparece, al menos con ese nombre, hasta los años 90 del siglo XV. Aparecen a veces desempeñando funciones de carga dentro de las rías (137); pero es más interesante su presencia en las rutas mediterráneas del pescado. En ellas abundan también enormemente los procedentes de la Andalucía bética, que transportan grano y pescado, y que se encuentran con los gallegos en puertos como Barcelona y Valencia, por no hablar de los propios puertos andaluces, sobre los que no hay documentación, pero donde tiene que haber unos contactos indiscutibles (138). Es muy posible que, teniendo en cuenta estos contactos y el hecho de que los gallegos lo usan minoritariamente, el «barco» sea un tipo andaluz adoptado —y tal vez adaptado— por los gallegos.

Su porte es parecido al de la pinaza: entre los 15 y los 25 toneles. Su capacidad de carga es bastante respetable: el de Johan de Anido descarga en Valencia —seguramente

(134) *Fueros*, 507-521; FERNANDEZ DURO, *La marina de Castilla*, 158; *Documentos... para la historia de Pontevedra*, III, 147; DM, *s.v.* y, en general, toda la documentación citada hasta ahora.

(135) BERNARD, *Navires...*, pp. 261 ss. la describe como un pequeño velero que puede usar remos, que nació de una embarcación de pesca mucho menor, con la que coexistirá después, (7-8 metros de eslora frente a los 15-20 de las grandes), que se usa para pesca y pequeño cabotaje, estando solamente las muy grandes dentro del tipo capacitadas para afrontar la alta mar; bajas de borda, con un velamen bastante bueno, sin cubierta y con una o dos pequeñas «tillas», y alternando el timón de codaste con el «peltre».

(136) 1201, Alfonso IX al monasterio de Oya: «Vos uestros integros barcos in ipso portu [Bayona] de portatico habeatis excusatos in perpetuum» (AHN. Clero,Oya, en GONZALEZ, *Alfonso IX*, ap. doc. n.º 147). Cf. *Partidas;* V, IX, 8 sobre barco como sinónimo de lancha de carga, y los «barcos de carreto» que aparecen en los fueros de Noya (*Fueros*, 520).

(137) Por ejemplo, en 1519, transportando hasta Pontevedra el cargamento de una nao surta en Marín (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, 29-29 v.).

(138) Pero de la Puebla, con un «barco» de unos 25 tons., aparece en Valencia en 1494 procedente de Jerez (es dudoso que sea gallego) y en Barcelona, con el mismo barco, en 9/12/1497; a 27/12/96, el barco de García Rodrigo, de 20 tons.; a 3/3/97, el de Gomes Romero, 15-20 tons. (ACA, *Ancoratges*, fechas cit.). A 11/12/1500 llega a Valencia el barco de Johan de Anido, de Muros (*Peatge*, 348).

no es su escala única— 539 *milleiros* de sardina y 50 cueros. Es muy probable que se trate del *barcolongo* de los siglos XVI a XVIII, o de su antepasado inmediato. En efecto, de acuerdo con la descripción que de él hace Guillén (139), el *barcolongo* presenta fuertes rasgos medievales, como la gran vela única con *treu* y boneta añadida a la parte inferior (a partir del XVI las bonetas son laterales) y el cuerno de proa, muy arcaico y que se remonta por lo menos al S. XIII. Su eslora, de 10 a 15 m., también coincide con el porte de los «barcos» citados.

El «barco» que se usa en Galicia parece, desde luego, emparentado con el «baixel» (140) y con la «lancha» posterior (141).

9. *El baixel*

Con este término se designa a un mixto de vela y remos, de aproximadamente el mismo porte, o algo mayor, que la pinaza. No conocemos bien sus dimensiones; eran de esos barcos pequeños que, como la pinaza, estaban en una especie de limbo dentro de la jerarquía de las naves, no estando clara su pertenencia a la categoría de embarcaciones «mayores» (142). Seguramente los había de muchos tamaños, los más pequeños desempeñando funciones auxiliares en los puertos y rías, y los mayores aventurándose a veces por las rutas de altura.

En el pequeño cabotaje tenían una función importante como naves de acarreo dentro de las rías, especialmente comunicando el puerto principal con los demás del litoral. En la ría de Arosa, donde el acceso a Padrón se hacía cada vez más problemático para las naves grandes, que se quedaban en los puertos de la boca de la ría, los baixeles hacían el enlace entre estos puertos, donde se hacía la descarga, y Padrón, acarreando tanto mercancías de tipo general como pescado recogido en otros puntos de la ría y concentrado en la villa para su preparación y comercialización (143). Son también baixeles los que constituyen el grueso del movimiento de pequeños puertos como Puentedeume (144), y los que efectúan el tráfico de mercancías entre Ribadeo y

(139) *La gran familia de los trincados...*, pp. 1 a 4.

(140) Cf. DICCIONARIO MARITIMO, s.v. *barco*.

(141) «La palabra *barco*, empleada... como tipo [siglos XVI-XVII], parece que señala una de las llamadas más tarde *lanchas* (*Documentos... para la historia de Pontevedra*, III, 448).

(142) En general, se tiende a incluirlos en ella. En los fueros y costumbres de las villas arzobispales se pueden observar dos categorías fiscales: 1) Naos y «baixeles» y 2) pinazas, barcos y otras embarcaciones menores. En Tuy se les considera «navios grossos» a efectos del pago del anclaje (ACT, Prot. N. Gonçales, II, 21 v.); en Guérande, un baixel de La Coruña paga los «brefs de Bretagne» correspondientes a las embarcaciones superiores a los 19 toneles (ADLA, B-2964) y otro, también de La Coruña, que está en Valencia en 1381, lleva por lo menos 8 hombres a bordo (ARV, MR-1 [97]).

(143) Descargan en Padrón vinos, sal hierro, esteras, remos y astas de lanzas; hacen cabotaje por toda la costa desde Aguiño hasta la villa y remontan el Ulla desde La Puebla y Villanueva de Arosa, pagando el portazgo en las torres de Oeste. Parece que, aparte de llevar las mercancías de fuera, recogen todo el pequeño comercio y artesanía de los alrededores (*Fueros*, 506-507).

(144) En el fuero de 1270 el rey se reserva el portazgo de «baxeles et de los otros nauios que y aportaren o que y venieren a pescar de otra parte (*Col. Dipl. Galicia Hca.*, p. 163). El único navío armado en este puerto que conocemos es precisamente un baixel, el *Santo Antón*, patrón Johan do Casal, en 1382 (DESCOBRIMENTOS, I-sup., p. 303).

sus puertos subsidiarios de la costa asturiana: Roboredo, San Román y Penalba (145), estando también activos en las rías de Pontevedra, Muros y Noya (146).

A veces los encontramos también en el comercio a larga distancia. Eran indudablemente navíos cubiertos, o no hubieran podido emplearse en el acarreo de sal, actividad de la que se trató en un capítulo anterior, yendo hasta Bretaña y Portugal.También aparecen baixeles en Falmouth en 1359 (147), en Valencia en 1381 (148) y muy activos a lo largo de la costa portuguesa a fines del siglo XIV, acarreando pescado y suministros para la armada castellana (149).

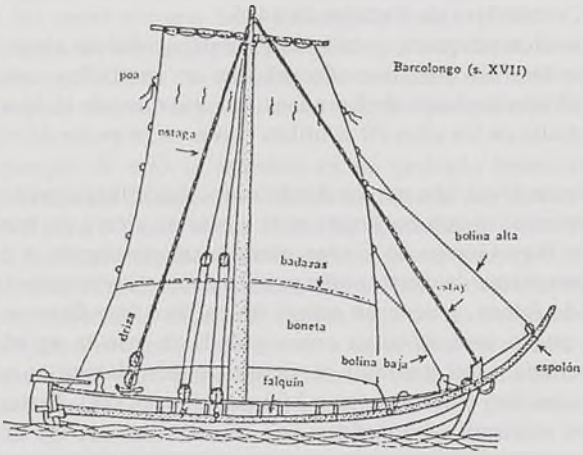
Es difícil establecer una cronología del baixel, ya que es un tipo con poco protagonismo en las fuentes. Como fecha más temprana tenemos el año 1270, en el citado documento de Ribadeo. Después, prácticamente todas las menciones a embarcaciones individuales se concentran en la segunda mitad del siglo XIV, aunque se citan, en general, en las costumbres de las villas cuya redacción más tardía es de 1435. Desde luego se construían en Noya en esa última fecha (150) y en Pontevedra entre 1449 y 1482, como consta por el ya mencionado pleito con los carpinteros de ribera. Es de suponer que el tipo, con todas las evoluciones que se quiera, se mantuvo, coexistiendo con el barco y la pinaza, en las rías gallegas, aunque cada vez más alejado de la navegación de altura.

10. *El trincado*

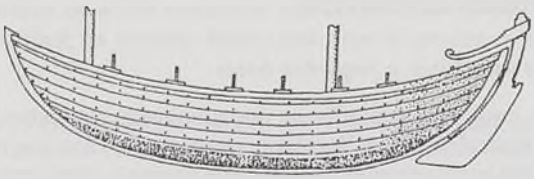
Esta embarcación menor, bastante rudimentaria y altamente especializada para la pesca dentro de las rías, aparece documentada por primera vez en el segundo tercio del siglo XV, aunque hay muchas posibilidades de que sea contemporánea de las grandes artes sardineras, la sacada y sobre todo el cerco. En efecto, el trincado transporta en estas operaciones las enormes redes y todo el material auxiliar, las tiende con ayuda de las pinazas de la flotilla, y las arrastra hacia tierra. Su aspecto es bien conocido desde mediados del XVI, y no hay nada en contra de que sea el mismo de un siglo antes. Casto Sampedro lo describe perfectamente:

> «Era un barcazo enorme, a manera de Galeón monumental, de 35 a 45 codos de quilla, porte de 500 a 800 quintales, popa y proa rasas, aquélla para la carga y ésta fina y con la cubierta indispensable para el albergue de 20 a 28 tripulantes; ya movido solamente a remos, dos de los cuales llamados *Peltres* eran los destinados al gobierno del barco; ya por una sola vela al tercio, es decir, trapezoidal o suspendida por la tercera parte de su longitud, en un Palo colocado muy a proa y muy caído a popa... El coste del casco oscilaba entre 800 y 1200 ducados: y el barco listo para salir, 200 a 400 ducados más, según que llevase o no vela: pero sin ella, que era lo más general, o con ella, era muy pesado (151).»

(145) LANZA, *Ribadeo antiguo*, 96.
(146) *Fueros*, 521, 531.
(147) PRO SC6/817/7, 9 y 10.
(148) V. nota 142.
(149) «huũa gallee de Castella e çimquo baixees e huũa gramde naão (F. LOPES *Crónica de D. João I*, I, 118).
(150) «Iten ha de auer el mayordomo la meytad de los dineros que dan... en los baxeles nueuos e en las naos que fazen en la villa quando los votan...» (*Fueros*, 521).
(151) *Documentos... Pontevedra*, III, 446-447.



1



2

FIG. IV. LOS PEQUEÑOS VELEROS

1. Barcolongo (versión del S. XVII, pero que conserva muchos rasgos medievales, como el único y grueso mástil, el «treu» con boneta inferior y el espolón de proa, en GUILLEN, La gran familia de los trincados*).*
*2. Trincado (*Ibid.*).*

Guillén Tato lo ha estudiado también y nos ha transmitido además su imagen, en la que se ve claramente el carácter medieval de estas embarcaciones. Tras afortunados paralelos gráficos con las que aparecen en las miniaturas de la Cantiga CXIII, los define como «barcas de dos proas» (152), tal vez afines a esas «pinaças de dos vicos» que se mencionan en las Costumbres de Padrón de 1435.

Aparte de su función pesquera, y dada su gran capacidad de carga, es muy probable que haya hecho también funciones de gabarra en un tráfico comercial de corto radio, pues parece el tipo acabado de las naves «sarcinarias» de la época de Gelmírez. En las guerras señoriales de los años 70 se utiliza como «transporte de tropas» entre una ría y otra (153).

Pienso que se trata de un tipo mayor de trincado, desde luego predominante a vela, o de los mismos agrandados con borlingas para elevar su altura de bordas. En 1433 el marino pontevedrés Ruy Gomes de Covas vende a un portugués el *San Marcos*, un «nauio trincado» que parece de cierto porte por su escueto inventario: lleva «tres ancoras» y «hûû arpeo de ferro», y tiene un mástil único pero lo suficientemente grande y fuerte para que se pueda usar su verga como guindaste, con la «gindaresa de fio de canauo» que va incluida en el aparejo; su superficie de velamen es considerable: un «treu» compuesto «que son tres monetas e hûû papafigo» (154). Pertenece sin duda a la categoría de esos «trincados bordados» que encontramos en los años 60 del siglo llegando de Asturias a Pontevedra a cargar vino y yendo de Pontevedra, en el primer cuarto del XVI, viajando a Portugal y Andalucía (155) y luciendo nombre propio como cualquier navío de altura.

A partir del S. XVI se le llama también «galeón», término de uso local que se va a mantener hasta nuestros días y que no hay que confundir con el navío característico de la carrera de Indias; es posiblemente un trincado el «galeón» gallego que aparece por primera vez en Barcelona en 1510 (156).

11.—*Embarcaciones auxiliares y pequeños botes*

Una nave bien equipada debía llevar dos auxiliares, de distinto tamaño: el batel, más grande y que generalmente se llevaba a remolque, y otro pequeño que se izaba a bordo, llamado «góndora», «esquife» o, más comúnmente, tanto en las fuentes gallegas como en las otras, «cuquete» (157).

---

(152) *La gran familia de los trincados...* p. 8 y ss.

(153) Testimonio de Juan Goldrino, pescador, vecino de Villanueva de Arosa: cuando Pedro Alvarez de Sotomayor derribó la Lanzada, él andaba por allí pescando con un *barco* y lo vio todo. A la mañana siguiente, el arzobispo mandó gente de Pontevedra en unos *trincados* para socorrer la fortaleza (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 418).

(154) MP. C II-5, f. 16 v.

(155) MP. *Tumbo de Mareantes*, f. 7 v. 1525, Junio 26. Fletamento del trincado bordado *San Antonio* de Pontevedra, para ir a Portugal y a Sevilla con tonelería (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1525-26, f. 50).

(156) ACA, Ancoratges... Cf. MASSÓ, J. M., *Barcos en Galicia*, Pontevedra, 1982, pp. 77-82.

(157) Vivero, 1374: «Eu o dito maestre... prometo e outorgo de vos server a vos o dito mercader en este viage con o batel e cuquete e compaña da dita coqua...» (SAB, *Politiek Oorkonden*, 1e reeks, 1325/4). Porto, 1339: «Item todo nauyo que de fora parte for, se trouxer batel ou góndora pagará tres soldos e quatro diñeiros e mealha [de ancoragem]. E esse for nauyo que nom traga batel nem góndora pagaram os de fora parte seis dinheiros d'ancoragem» (ACM Porto,

El batel es una lancha de buen tamaño, con un *treu* o única vela cuadra, sin boneta, y que se gobierna con un timón de codaste («gouernalho cũa pâa») o con un «peltre» a popa (158). Es por lo tanto una embarcación que tiene cierta autonomía y que no es un simple accesorio de la nave. Aparte de sus funciones de auxiliar de ésta, es empleado en los puertos como bote de carga y pasaje (159).

El cuquete era la versión gallega del *coquet* o *cocket*, diminutivo de la coca, que en realidad intentaba reproducir en miniatura la construcción de ésta. Una vez dejada atrás la coca, hacía de cuquete seguramente cualquier pequeño bote que seguiría modelos locales.

Un buen ejemplo de esto lo tenemos en un grabado hecho en los sillares de la iglesia de Santa María do Azougue, en Betanzos, donde se representa una nave —una nao con castillos a proa y popa, según todas las apariencias— que lleva a remolque sus dos auxiliares: el batel, sin el mástil izado pero con una construcción similar a la de la nao grande (las tracas empalmadas indican una eslora ya considerable) y el cuquete, un barquichuelo que recuerda la silueta de media luna de las embarcaciones tradicionales de Galicia y el N. de Portugal, y que se va a continuar en el trincado (160).

Los botes auxiliares eran para uso exclusivo de la tripulación y mercaderes de la nave en sus idas y venidas entre el buque y tierra. Sólo se podían usar para la carga y descarga en casos en que éstas fueran imposibles de realizar con los medios de tierra, ya que en los grandes puertos, donde los servicios de barqueros y batelería estaban fuertemente organizados, éstos tenían la exclusiva de esas funciones, estando prohibido a los patrones usar sus propios botes; éstos, en cualquier caso, estaban poco adaptados al acarreo de mercancías: el cuquete por demasiado pequeño y el batel por lo contrario y estar pensado sobre todo en función de acoger a toda la tripulación de la nave en caso de naufragio.

El batel a remolque no debía constituir nunca una ocasión de retraso o de peligro: en caso de resultar difícil su rescate, había que dejarlo perder, y los mercaderes de a

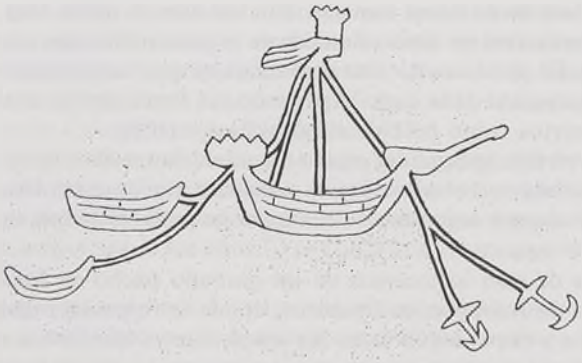
---

«Livro grande», f.3 ss. en DESCOBRIMENTOS, I, 57). Barcelona, 1462: la nave *Santa María* de Pontevedra (1 timón, 2 puentes, varios mástiles, 50 hombres) deberá llevar, en un viaje Barcelona-Coruña-Bretaña, un «bon bateu, e ruquet o squiff ab llur forniment» (AHPB. B. Masons Minor, *4.º man. c.c. & al.*, f. 55 v.). Barcelona, 1463: a la nao *Corpo Santo* de Pontevedra (1 timón, 2 puentes, 44 hombres), en viaje a Nápoles y la costa del Lazio, se le exige en la carta de fletamento «bon bateu e cuquet ab llur forniment» (*Ibid., 5.º manual*, f. 25 v.). Valencia, 1417: Afonso Gonçales, patrón de una nao de Noya, efectúa en el Grao reparaciones en «hun bateu seu» (ARV, B-256, f. 139 v., 167).

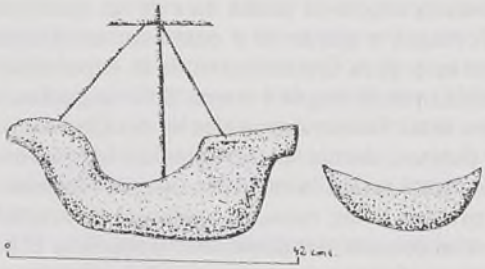
(158) Equipo de un batel portugués de 1370: «tres varas e duas fateixas de ferro e huũ gouernalho cũa paa, e dos remos, e masto, e antena com toda sua eixarcya, e huũ treu, e huũ caaure, e hũa corda» (*Mosteiro de Chelas*, m.º 35, n.º 686, en DESCOBRIMENTOS, I, 135). Inventario de la nao *S. Cristovão*, Lisboa, 1416: «Item huũ batel e huũ cuquete. Item viinte huũ remos e huũ peltre» (ATT. *Chanc. D. João I*, 1.5, f. 100 v. ss., en DESCOBRIMENTOS, I, 242). Marsella, 1461. El ballener *Santa María*, de Martín de Ribadeo, lleva un batel con ocho remos (ADBR. *Chanot*, 66, ff. 191 v.).

(159) En 1388, Diego Pérez Sarmiento, que va de la Bailía del Faro a La Coruña a comprar paños, «meteuse en un hun batel e fou por lo mar aa dita villa» (BRAG-CDH, I, n.º III). Hay bateles también a fines del S. XIII en la ría de Ribadeo (LANZA, *Ribadeo antiguo*, 96).

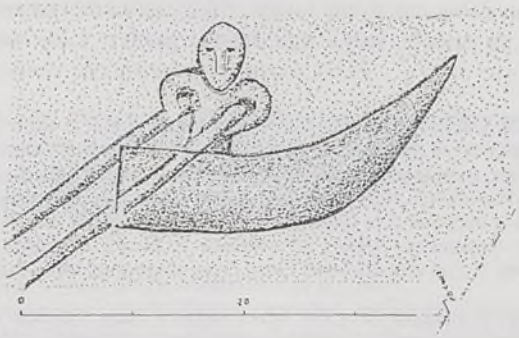
(160) Publicada por Fernando ALONSO ROMERO en *La embarcación de Santa María do Azougue (Betanzos)*, «Anuario Brigantino» (1984), pp. 11-15. Se halla en la pared interior del ábside, lo que nos da una fecha *post* 1340-1346, fechas de su construcción. V. en fig. adjunta esta representación y cf. con la del trincado.



1



2



3

FIG. V. LAS EMBARCACIONES AUXILIARES

1. Nao o coca (Betanzos, S.XIV), con sus dos auxiliares: el batel, de construcción similar, y el cuquete, más pequeño y con la misma silueta de media luna que el trincado (ALONSO ROMERO, La embarcación de Santa María do Azougue*).*

2. Nao (Noya, S. XV), con su batel a remolque (ALONSO ROMERO, Grabado de una embarcación en un sarcófago de Santa María a Nova (Noya, Galicia), *«Actes du Colloque International de Glyptographie de Cambrai, 14-16 Septembre 1894), Bruxelles, 1985, pp. 151-155, fig. 1).*

3. Bote de remos (La Coruña, S. XIV-XV?) (ALONSO ROMERO, Grafito de un bote de remos en la iglesia de Santiago (La Coruña).

bordo responsables de la decisión debían indemnizar de la pérdida al patrón, aunque no en caso de que se perdiera por iniciativa o negligencia de éste (161).

Aparte de los auxiliares de las naves, debían de pulular por los puertos gallegos muchas variedades de pequeños botes que conocemos muy mal, pero algunos de los cuales van poco a poco saliendo a la luz. Había, por supuesto, los más humildes y toscos: los monoxilos, reliquia de los tiempos pre-gelmirianos —y seguramente prehistóricos— que se emplearon en Galicia hasta nuestros días. El monoxilo es una piragua hecha con un tronco de árbol ahuecado y que, suelto o en pareja, como flotador de los «barcos de dornas», se ganó la vida en las travesías de los ríos y rías de Galicia. Esta primitiva embarcación, de la que se conserva un ejemplar de las primeras décadas de 1900 en el Museo Arqueológico de Orense, no conoció solución de continuidad en la Edad Media, y, si bien no hay testimonios escritos para Galicia en particular, sabemos que estaba muy extendida. En la puebla de Maliayo (Villaviciosa), se documenta su uso a fines del siglo XVI (162). En el resto de la Europa medieval el monoxilo era corriente, circunscrito, por sus limitaciones, a un uso exclusivamente fluvial y de transporte de cortísimo radio (163).

En 1959, Piñeiro Ares sacó del Ulla, en el lugar de Porto (Padrón) «una rarísima piragua hecha de una sola pieza sacada de un gigantesco roble o encina (164)», que retrotrae a la época de Gelmírez. Seguramente se trata de los restos de un «barco de dornas», o de un monoxilo exento que hacía la travesía del río, de fecha imposible de determinar, puesto que su empleo en la Gallecia está atestiguado por Estrabón (165) y ha llegado hasta nosotros.

Un tipo más interesante y que confirma la hipótesis de las influencias locales y regionales en las embarcaciones menores es el descubierto en un sillar de la iglesia de Santiago de La Coruña (terminada en la segunda mitad del S. XIII). Se trata del *graffito* de un bote de remos de proa aguda y arrufada, que tiene una notable similitud con otro tipo muy arcaico que se conserva en Portugal, la llamada «barca da neta», y con un bote auxiliar empleado en Venecia a finales del siglo XV (166).

---

(161) *Consolat de Mar*, LXV: «Si nao o leny tirara barca e omple, e la tira plena, si los mercaders volen que la lexen anar, la barca sia lexada, e sia pagada per tot l'aver, e lo cors de la nau no y paga res; e si romp lo cap menys de lexarla anar, e que non sia voluntat dels mercaders, los mercaders no sien tenguts de res a pagar».

(162) CASADO SOTO, *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII* «Altamira» (1975), pp. 18-19.

(163) Cf. ELLMERS, *The Cog of Bremen...*, p. 3 y ss.; REINDERS, *Mediaeval Ships: Recent Finds in the Netherlands*, p. 38; McGRAIL-SWITSUR, *Medieval Logboats of the River Mersey* (datados S. IX-XIII); RIETH, *Pirogue monoxyle et port fluvial de Port-Berteau (Charente-Maritime)*, pp. 129 ss. (Esta piragua, de datación aproximada fines XIII-principios XIV, media 13 m. de eslora y transportaba cacharros).

(164) PIÑEIRO ARES, José, *Los primeros astilleros de la armada de Castilla*, «El Correo Gallego» 30/12/1982, p. 19. «Esta clase de 'canoítas' puede que sirvieran para embarcar y desembarcar en las zonas altas de la ribera de Porto o quién sabe si hacían las veces de planchadas móviles en los Astilleros de Gelmírez. Hacían de lanchas auxiliares de los bajeles y bergantines que fondeaban en La Cova y Cortinallas».

(165) CASADO SOTO, *loc.cit.*

(166) Fig. V. 3. Debo esta información, junto con la imagen gráfica que la acompaña, a la gentileza de Fernando Alonso Romero, su descubridor, que me ha facilitado el original de su comunicación *Grafito de un bote de remos en la Iglesia de Santiago (La Coruña): paralelos portugueses y mediterráneos*, presentada en «Encontros de Escritores Luso-Galaicos» (Melgaço, Enero de 1985), y que se encuentra actualmente en prensa.

Sobre la dorna, la embarcación de origen más enigmático, no he encontrado el menor rastro documental en el siglo XV ni en las primeras décadas del XVI. Las hipótesis sobre su probable uso ya en el siglo XV (167) no parecen confirmarse por el momento. Quizá, como indica Guillén, que la incluye dentro del grupo de los trincados, existía ya, pero con otro nombre (168),, tal vez el de una «barca» pequeña, un «baixel» o cualquiera de estos tipos oscuros y mal conocidos que hemos visto previamente.

* * *

Una fórmula familiar de los contratos marítimos genoveses muestra al buque a merced de Dios, del mar y de las gentes. A Dios se le aplacaba con oraciones, exvotos, y poniendo el navío bajo una advocación sagrada. El peligro del mar se afrontaba calafateando bien las juntas y repasando a conciencia la jarcia y las velas, para que no se partiesen en el momento más inoportuno. De las gentes, numerosas y mal intencionadas, que constituían quizá el peligro más inmediato en aquellos mares azotados por la guerra y el corso, había que defenderse por fuerza de armas.

Vimos más atrás la dudosa protección que ofrecían las galeras de escolta, incluso cuando se podía contar con ellas, que no era casi nunca. La navegación de conserva, con unos buques de andadura muy diferente, y a los que les resultaba difícil mantenerse juntos, tampoco era eficaz. El navío aislado necesitaba unos medios propios de defensa.

Cuando D. Alonso de Fonseca, cerca ya del mil quinientos, mandó tirar al mar cuatro piezas de artillería naval como «invención perversa y dañosa» no lo hizo por lo que tuviera de novedad. Aunque Fernández de Córdova afirme que en la Galicia del siglo XV no se conocía la artillería (169), lo cierto es que las naves gallegas iban armadas con bombardas por lo menos desde finales del siglo XIV. Era una necesidad y una exigencia de los fletadores en uno de los periodos más calientes de la historia del corso. Cuando el buque no estaba artillado, o lo estaba insuficientemente, el patrón tenía que completar el armamento *in situ*, a veces, si el fletamento se hacía a uso de

(167) La principal información bibliográfica sobre la dorna se encuentra en *Documentos... para la historia de Pontevedra*, III. FARIÑA BUSTO, F., *Sobre el origen histórico de la dorna*, Santiago, 1976. FILGUEIRA VALVERDE, J. *Archivo de Mareantes*, PARDELLAS, X.X., art. *Dorna* en GEG FILGUEIRAS, O. Lixa, *A Presumptive Germanic Heritage for a Portuguese Boatbuilding Tradition*, Greenwich, 1979, y GUILLEN TATO, J. *La gran familia de los trincados*, ya citado.

(168) «En el género trincado, el tipo más pequeño es la *dorna*, una de nuestras embarcaciones regionales más interesantes; su nombre aparece determinado bien entrado el siglo XVI, y como el tipo es sin duda alguna muy anterior, de fijo que la especie se involucró en leyes y ordenanzas y relaciones en el genérico de barcas, trincados y aun pinazas... Sampedro estima... que debio ser mucho mayor que la actual, pero creemos que una dorna así agrandada constituía ya el *trincado...*» (GUILLEN, *Op. cit.*, p. 13.

(169) «Ni Fernando I de Portugal en 1366, ni el Duque de Lancaster en 1386 en sus campañas cuando entraron en Galicia usaron artillería, y los señores gallegos no la conocían». Dice cómo a finales del XV se consideraba «invento diabólico»: «Que en Galicia perduraba esta idea sobre la Artillería, nos lo hace ver D. Alonso de Fonseca, pues cuando se apoderó en una ocasión de cuatro piezas, que quitó al famoso Conde de Camiña... quien las había a su vez comprado a una nave genovesa, las mandó tirar al fondo del mar como invención perversa y dañosa [cita LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 253 n.1]». (*La artillería primitiva en Galicia*, «CEG», XXI (1966), pp. 132-133).

Castilla, con la contribución económica del fletador (170). Ningún cargador hubiera confiado su mercancía a un buque que no fuera tolerablemente armado. Y, si es cierto que la fabricación de cañones era inexistente en Galicia, y muy atrasada toda la industria de fundición, hay que recordar la producción vizcaína, que abastecía de armas, anclas y otros efectos de hierro a los puertos gallegos y del resto del reino de Castilla. Tenemos también testimonios suficientes de que esta artillería se adquiría en otros puertos, con las restricciones inherentes a su condición de cosa vedada. Se adquieren en Valencia, por ejemplo, y no sólo para servicio de los buques en tránsito, sino para llevar a Galicia (171). Son, de todas formas, unas bombardas muy pequeñas: la mayor viene pesando unos 42 Kg., son portátiles y no necesitan artilleros especializados: las puede manejar cualquiera de la tripulación (172).

Pero la artillería no era la única arma de a bordo. En la Valencia de la primera mitad del siglo XV vemos a nuestros gallegos embarcando incesantemente armas defensivas —petos, espaldares, gorgueras, escudos... una panoplia muy completa— y ofensivas, sobre todo de largo alcance, para luchar de barco a barco —flechas, ballestas y sus cuadrillos— y lanzas y picas para repeler abordajes. Aunque generalmente se espera de los propios tripulantes que se armen y luchen, a veces hay que tomar refuerzos. Es la explicación que tienen las cláusulas de las cartas de fletamento haciendo enrolar más gente en caso de prolongación del viaje hacia aguas más peligrosas, ya que ese número extra de hombres —a veces muchos— son innecesarios para el gobierno de la nave. En ocasiones se enrolan ballesteros profesionales, por cuenta del fletador, para un viaje determinado (173).

La lista que sigue, que no es exhaustiva, muestra con bastante elocuencia la constante necesidad de armas que tenían estos buques, y como las adquirían donde podían, ya que no creo que Valencia fuera un lugar preferente para ello; simplemente, mejor documentado.

ARMAS EMBARCADAS EN VALENCIA PARA SERVICIO DE LOS BUQUES

(Selección)

1392	*Nao de Lopo Carnota, de Noya* —1 bombarda de 1 ½ arrobas	ARV, MR-10, 72 v.
1402	*Nao de Diego Pérez, Noya* —1 bombarda de 3 arrobas y 10 lb.	MR-21, 65 v.
	Nao de Johan de San Luis (Noya) —1 bombarda de 2 arrobas (para llevar a Galicia)	MR-21, 66 v.

(170) V. *infra* cap. VI.4).

(171) V. lista adjunta.

(172) MERRIEN, *La vie quotidienne...*, 112. Efectivamente, en ninguna carta de fletamento aparece la exigencia de personal para manejar estas armas, incluso cuando está explícito que las deben llevar.

(173) En la nave de Roy Fernandes de Noya, fletada para ir de Mallorca a Génova via Peñíscola por un factor de la Cia. Datini en 1394, «lb. 14 s./ barz. s'è speso per balestrieri 12, e spese de'deti, a spese delle robe (ADP, n. 960, en DINI, *Una pratica di mercatura...*, p. 209)».

1413	*Nao de Francisco de Perbes, La Coruña* —14 lanzas grandes —1 bombarda de hierro de 10 lb.	ARV, B-249, ff. 192, 369 v., 584 v. 585
1414	*Nao de Johan de Cornanda* —6 lanzas largas	B-251, f. 38 v.
1416	*Nao de Roy Gonçales, La Coruña* —12 lanzas —1 juego de coraza, bacinete y mangas	B-255, ff. 341 v., 542
1417	*Nao de Sancho Suares, La Coruña* —1 bombarda	B-256, f. 105 v.
	Nao de Johan Domingues Barbeito, Pontevedra —1 coraza con mangas —1 par de antebraceras	B-256, f. 158 v.
	Nao de Francisco Eanes, La Coruña —4 bacinetes con sus capuchas de malla —1 cota de malla —1 coraza 2 pares de guardabrazos —unos «musequins» —2 ballestas (pasan a la barca de J. de Sta. María) 6 ballestas	B-256, 125 v., 220 v., 256
	Nao de Gil Rodrigues, Noya —2 armaduras completas —1 cota de malla —unas carrilleras —13 lanzas —1 ballesta —3 juegos de peto y espaldar —2 medias lanzas —4 escudos —6 hachas	B-256, 182, 212
	Nao de Alfonso Rodrigues, Ferrol —7 ballestas	B-256, 224 v.
1422	—Nao de Pero Vasques, Noya —24 paveses	B-258 bis, 389
1426	*Nao de Gonçalo Salgado* (Noya)) —4 docenas de dardos	B-262, 223
	Nao de Pero Crú, Pontevedra —1 juego peto-espaldar-mangas —1 bacinete (prop. particular de Pero da Veiga, uno de los tripulantes)	B-262, 257

1426	*Nao de Lopo García, Muros*	B-262, 259
	—8 juegos de corazas, bacinetes y capuchas de malla	
	—6 lanzas largas	
	—2 pares de antebraceras	
1428	*Nao de Martín García, La Coruña*	B-264, 139 v.
	—24 dardos	
	Nao de Johan de Mendoça, Muros	B-264, 148
	—36 dardos	
	Nao de Ares Fernández, Santiago	B-264, 279
	—6 lanzas	
1429	*Nao de Johan de Mendoça, Muros*	B-265, 75.
	—12 «lances manesques»	
1431	*Nao de Alvaro Gomes, Muros*	B-267, 150
	—7 lanzas largas	
	—5 corazas, 1 bacinete, 8 lanzas, 3 ballestas	B-269, 39 v.
	(rescatadas del naufragio de la nao en Murviedro, y embarcadas en la de Alfonso Gonçales).	

* * *

Todavía en nuestros tiempos los pescadores gallegos que faenan a lo largo de la costa portuguesa lo hacen prescindiendo de la brujula, aunque deben llevarla obligatoriamente a bordo; con una mezcla de conocimientos empíricos e instinto de animal marino, encuentran su camino aun en medio de la niebla, por el olor de la tierra cercana, la temperatura y color del agua, el vuelo de los pájaros y otros mil detalles que pasan desapercibidos al terrícola. La navegación a vista de tierra y, de noche, la orientación por las estrellas, ayudan también: es muy grande el número de los que no saben leer una carta náutica ni emplear el compás correctamente.

Podemos figurarnos cómo este instinto de orientación estaba afinado en el marino medieval, ya hecho a la idea de no contar con estas ayudas artificiales. Múltiples testimonios y estudios hechos sobre esta cuestión nos confirman que el navegante corriente era un empírico, que no se valía gran cosa de los adelantos científicos que iban apareciendo. Es cierto que la brújula era un instrumento de uso bastante corriente. En Pontevedra, su venta estaba controlada por el municipio. Hacia 1440 tenía la exclusiva de venta un tal Pero Vasques: a su muerte en 1445 el concejo la concedió a Gonçalo Correa, un hombre de mar, tal vez retirado de la vida activa (174). Es probable que las fabricase él mismo, ya que una brújula, y más las rudimentarias de entonces, es algo muy fácil de hacer (175). Pero entre el variadísimo utillaje y quincallería que vemos

(174) «Item mandaron que por morte de Pero Vasques venda as bujolas Gonçalo Correa (AHPPO, *LCP*, f. 78 v.)».

(175) Cf. en el Museo Naval de Madrid, todo el tomo I de los Documentos de Navarrete, dedicado a la confección casera de brújulas y astrolabios, y Alonso de CHAVES, *Quatri partito en cosmografia practica y por otro nombre Espejo de Navegantes*, Madrid 1983, pp. 105. ss.

sacar para Galicia en los registros de «coses vedades» del Reino de Valencia no figura un solo caso de compra de instrumentos de navegación que, sin embargo, deberían caer de lleno en este capítulo. Es probable que no faltasen en las naves gallegas, de la misma forma que eran de rigor en otras extranjeras (176); pero es discutible el uso real que se hacía de ellas.

Sobre este aspecto, los historiadores de la marina no acaban de ponerse de acuerdo. Ciertamente el timonel de un buque con cubierta, que a veces gobernaba a ciegas, desde el interior, y guiándose por las indicaciones del piloto, necesitaba absolutamente de la aguja imantada para mantener el rumbo, por el contrario de los pescadores y timoneles de navíos descubiertos, que podían navegar a ojo (177). Pero, si es cierto que al timonel le servía de ayuda para mantener físicamente al buque sobre el rumbo seleccionado por el piloto o el naochero, ¿en qué medida la usaban éstos para seleccionarlo? No midamos a los gallegos, ni a los sencillos hombres de mar de otros países por el rasero de esos marinos de excepción que eran los portugueses y los genoveses, a la cabeza de las técnicas de navegación de su época. Si el Infante D. Henrique se enfurecía contra los «cuatro marinos que no saben más que la ruta de Flandes... y fuera de ella ya no saben servirse de la aguja ni de las cartas para orientarse», si Ibn Jaldún se lamenta de la impotencia de los navegantes sin cartas en alta mar (178), la práctica daba un mentís a esos sabios demasiado dependientes de la técnica. Los marinos que no usaban la brújula más que para asegurarse en rutas conocidas eran ciertamente más de cuatro. De hecho, la navegación astronómica fue exclusiva de una cerrada élite de «Pilotos Mayores» que cuidaron celosamente de que su técnica no trascendiese, pues era un auténtico secreto estratégico.

Podemos quedarnos con la conclusión de que la aguja imantada se usaba, efectivamente, pero con carácter auxiliar y sin depender excesivamente de ella. La navegación a la estima necesitaba otros dos instrumentos, medidores del tiempo y de la velocidad, para calcular la distancia recorrida: la ampolleta, o reloj de arena, y la corredera. Esta era completamente improvisada: un trozo de madera que se lanzaba por la borda y que servía para calcular groseramente la velocidad a la que el buque pasaba por su lado (179). Se usaba también la sonda, para medir la profundidad de los fondos, aunque no se sabe si servía también para tomar muestras (180). En cuanto a portulanos y cartas de navegar, eran un lujo inaudito, y podemos asegurar tranquilamente que los patrones gallegos no los usaban. Aunque bastante corrientes en los grandes navíos mediterráneos

(176) En una nao portuguesa de 1416 llevan 3 agujas de marear, 1 reloj, 2 plomadas de sonda con su sondaleza (ATT, *Chanc. D. João I*, 1.5, 100 v. ss, en DESCOBRIMENTOS I, 241 ss.); en 1457-58, la nave genovesa de Francesco di Recallo lleva a bordo 1 brújula grande y 3 normales y 2 relojes (ASG, Not. O. Foglietta, 5/258). Se llevan, por supuesto, en todas las expediciones oceánicas.

(177) MERRIEN, Jean, *La vie quotidienne des marins au Moyen Age. Des vikings aux galeres*, Paris, 1969, p. 104.

(178) Vizconde de SANTAREM, *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie pendant le moyen age*. Paris, 1849-50, I, pp. 299-300.

(179) MERRIEN, *Op. cit.*, 120. Sólo en el XVI se fabrica industrialmente.

(180) *Ibid.*, y el inventario de la nave de F. de Recallo cit. en nota 177

(181), no se emplearon en el Golfo de Vizcaya hasta muy entrado el siglo XVI, y andaban sobre todo en manos de pilotos profesionales (182).

Con cartas o sin ellas, la práctica lo era todo (183), y no había instrumento de navegación que supliese a un buen piloto conocedor del camino. Los navegantes veteranos iban llevando con ellos a los principiantes y enseñándoles las rutas; otros las conocían porque, antes de patronear un buque, habían navegado por aquellas aguas como tripulantes de otros; finalmente, quedaba siempre el recurso a la navegación de conserva, siguiendo a naves que tuviesen seguridad en la ruta.

En un periodo relativamente bien documentado como es la primera mitad del siglo XV en el Mediterráneo podemos observar a nuestros gallegos operando con estos diversos sistemas. En lo que respecta al aprendizaje, resulta interesante seguir la larga carrera del noyés Johan de Oseira, relacionado con la familia marinera de los Ben de Noya y Muros. En 1393, Johan de Oseira, con su barca *Santa Trinidad*, llega a Barcelona en compañía de Pedro de Ben (184). Pedro es tal vez el decano de la familia: no vuelve a aparecer más. En cambio, en 1410 hace su aparición otro del clan, Fernán de Ben, alias «Resoño», que llega a Valencia con su nao (185) llevando a bordo a Domingo, que ya tenía tratos con Barcelona por lo menos desde 1392 (186) y a un Johan de Ben, tal vez un hijo o un hermano menor, que en 1422 será patrón de su propia nave y llegará a Génova acompañado por el veterano Johan de Oseira (187). Mientras tanto, Johan de Oseira y «Resoño» han estado frecuentando Valencia. El segundo acude regularmente, casi todos los años; Johan de Oseira opera más al Este, por Barcelona y Génova, y Valencia es sólo una etapa para él (188). Es evidente la experiencia que tienen que haber compartido y transmitido estos hombres, parientes y convecinos.

Como se ha visto y se irá viendo a lo largo del trabajo —sería muy enojoso empezar a citar casos uno por uno—, estos hombres tienen unas rutas fijas y unas áreas de actividad preferente; sólo algunos, mejores navegantes o más aventureros, amplían su radio de movimientos y aparecen indistintamente en diversas áreas geográficas. Las rutas (los «caminos», como ellos les llamaban), se aprendían de memoria, con la práctica, y había pilotos muy expertos en algunas de ellas y totalmente ignorantes de las otras, como no era infrecuente incluso en los últimos tiempos de la navegación a vela. Parte importante del aprendizaje de los jóvenes mercaderes y futuros patrones eran, por lo tanto, los viajes que hacían como tripulantes o conductores de mercancía en otros

(181) A mediados del XV, en el inventario de cualquier navío genovés —no sólo de los grandes que iban a Occidente— no debían faltar por lo menos un par de cartas, junto al correspondiente par de agujas de marear y de relojes (MUSSO, G.G., *Genovesi e Portogallo nell'età delle Scoperte*, Genova, 1976, p. 17). Huelga añadir nada sobre la importancia que en Italia y la Corona de Aragón tomó la cartografía y su irradiación al resto de Occidente.

(182) Hay unos derroteros descriptivos, como el famoso *Seebuch* del siglo XI, o el *Routier* de Garcie Ferrande (ca. 1483). El primer derrotero en español documentado para esa área aparece en 1547, precisamente en manos de un piloto gallego, de Bayona (BERNARD, *Navires...*, 437-38).

(183) V. las iteresantes observaciones sobre el particular en BERNARD, *Op. cit.*, pp. 436 ss.

(184) AHPB. B. Nadal, *Decimum manuale*, 1392-93, f. 99 v.

(185) ARV B-247, f. 133; MR-31, ff. 91, 100.

(186) V. nota 184.

(187) ASG. San Giorgio, *Dictus Catalanorum*, publ. ZUNINO y DASSORI, *Genova e Spagna nel XV. sec. Il «Dictus Catalanorum» (1421-1453-54)*, Genova, 1970, p. 40.

(188) ARV. Registros de Bailía correspondientes a los años 1410 (B-247), 1411 (B-248), 1413 (B-249), 1414 (B-251) y 1417 (B-256).

buques. Alvaro Crú de Pontevedra, que en 1413 ya patronea su propia nave (189), navega, tres años antes, en la nao de Fernán «Resoño» de Noya (190). Otros dos futuros patrones, Johan Romero de Noya y Johan de Mendoça de Muros, están en 1413 en la nao de Diego Perez de Noya (191). Romero tendrá pronto, en 1415, su propio buque; Mendoça no aparece como patrón hasta 1428 (192). El que después será importante mercader coruñés, Afonso da Mariña, anda, en 1431, en la nao de Fernando de Suevos, de La Coruña (193).

De esta forma se aprendían los caminos familiares a los puertos donde los gallegos desarrollaban habitualmente su actividad. Pero cuando surgía la ocasión de ir a un lugar algo insólito, parece que no eran muy capaces de ir solos, y necesitaban ayuda ajena para encontrar la ruta. Es el caso del viaje de Johan de Oseira a la costa de Berberia, para el que tendrá que tomar un piloto (194), y de Pero Vasques de Noya que, teniendo un viaje a Venecia y a la Marca de Ancona, se une, a la ida y a la vuelta, a naves venecianas desde Valencia (195).

Como en muchos casos el patrón es novato o es un mercader que no conoce el arte de navegar, lleva consigo, desde Galicia, a un naochero, el auténtico oficial de derrota de la nave, o a un piloto veterano. En 1488, el ballener de Afonso Lopes, de Pontevedra por todos los indicios, llega a Valencia llevando de piloto a un tal Franqueira, que seguramente es el mareante pontevedrés Pero da Franqueira (196); el mismo año, en la nao de Afonso de Outeiro, de La Coruña, va un Johan Lopes, piloto, en los dos viajes que el buque hace a Valencia en ese año, uno en Marzo y otro en Junio (197). Otros pilotos, cuyos nombres desconocemos, pero que son seguramente gallegos, por aparecer también como cargadores, van en la nao del pontevedrés Bertolameu Messias y en la carabela de Johan Domingues, en 1491 (198). Aparte del recurso a los compatriotas con más experiencia, había siempre la posibilidad de tomar un práctico en puntos fijos de la costa, donde tenían sus bases al servicio de los navíos extranjeros; en el Canal era tradicional coger los pilotos para Bretaña en la isla de Batz (Léonnais); para Normandia e Inglaterra, cuando se iba costeando por el litoral francés, en Guernsey; para Flandes en Calais y para Escocia en «Artamora» (Dartmouth?) (199).

2) *LAS TRIPULACIONES*

Dejando de momento a un lado el encuadramiento social de estos hombres, examinaremos en este apartado los distintos cargos de a bordo en su aspecto funcional. Hay que señalar, de entrada, que la gente vinculada al buque y que viaja en él —y entre ésta no se incluyen, por supuesto, a los simples pasajeros— se divide en tres grupos distintos, que reflejan las funciones, el «status» legal y el reparto de los beneficios: uno de

(189) AHPB. Bernat Pi, 6.º *man. comune*, f. 5 v.-6.
(190) ARV, B-247, f. 155.
(191) ARV, B-249, f. 168 v.
(192) ARV, B-253, 9, y B-264, 92.
(193) ARV, B-267, 235.
(194) AHCB. *Nòlits*, IX-11.
(195) ARV, B-258 bis, 162, 162 v., 389.
(196) ARV, B-ap. 68, 372 v.; MP *Tumbo de Mareantes*, f. 3.
(197) ARV. B-ap. 68, 95, 189 v.
(198) ARV, MR-11.060, 41, 55 v.
(199) *Roles de Oleron*, XIII (PARDESSUS, *Collection*... VI, p. 60).

ellos es unipersonal, y lo constituye el maestre o patrón: el otro, la «compaña», oficiales y marinería; el tercero, los mercaderes de a bordo, que no suelen intervenir en la maniobra del buque, y de los que por lo tanto no trataremos aquí.

a/ *El patrón*

El patrón de la nave (*patrón* o más frecuentemente *maestre* en los documentos en gallego (200)) es teóricamente la primera autoridad de a bordo, no como experto en navegación, sino como director —en la mayoría de los casos director-gerente— de toda la aventura comercial del viaje. Es un hecho bien sabido que el maestre de un navío medieval no es necesariamente un hombre de mar, en Galicia como en todas partes. Esta proporción de profesionales y profanos varía naturalmente según los países y las regiones. Si, por ejemplo, entre los vascos predomina el hombre de mar sobre el mercader, parece que en Galicia el peso de los no profesionales se hace sentir más de lo habitual en estos casos.

Las responsabilidades y poderes del patrón consisten fundamentalmente en el control del perfecto estado y mantenimiento del buque, la selección de una tripulación competente, el aprovisionamiento en vituallas y armas. Es el representante de la «compaña» frente a terceros, y tiene poderes disciplinarios, aunque no judiciales. Puede arrestar, encerrar a los infractores e imponerles castigos «guardando toda via que los non maten, ni los lisien»; en caso de delitos mayores, los entregarán a las justicias ordinarias al tocar tierra (201).

El patrón en funciones disfruta de unas bonificaciones y privilegios propios de su cargo, las *avantagens*, que le distinguen de los otros armadores (202). Entre ellas están la parte privilegiada que lleva del dinero de los fletes, reparto de presas y hallazgos, pacotilla autorizada a embarcar y, las más características, las «calças», una bonificación en metálico otorgada a la firma de una carta de fletamento (203).

Su autoridad a bordo dista mucho, sin embargo, de ser absoluta. ¿Es realmente el «maistre et gouverneur desoups Dieu» de su nave, como califican las autoridades de St.-Malo al coruñés Francisco de Perbes (204)? Todo parece ponerlo en duda, y mostrar que, como tal patrón, no es ni el amo y señor «dessoubz Dieu» ni el amo de nada, a menos que sea, en otra faceta de su actividad, el principal mercader y armador. A lo largo de este trabajo encontraremos a los patrones subordinados a los otros armadores,

(200) Coruña, 1411: «meestre e conpaña e mercadores» de la nao de Alvaro Fiel (BRAG-CDH I, n.º IV); Noya, 1435 «Iten ha de auer el mayordomo la meytad del diesmo de los marineros e de los maestres de las naves e de los baxeles» (*Fueros*, 520). Bayona, 1416: «Affonso Eans, patron da barcha *Santiago*» (ARV B-255, albalá entre fols. 155v-156). «Naucheros e maestros e patrones son llamados los mayorales omes por cuyo mandado se han de guiar los nauios» (*Partidas* V, ix, 1-2).

«Capitán» designa solamente al comandante de una nave o flotilla de armada. Pero Piñeiro, de La Coruña, es capitán en 1481-82 de tres balleneres que andan en corso, cada uno con su respectivo patrón (AHPB, A. Mir, *Man. cc. 3/11/1481-31/5/1482*, f. 73 v.)

(201) *Partidas* V, ix, 1-2.

(202) La palabra *avantagens* es, según parece, de cuño gremial. En la Inglaterra del siglo XV, un oficial cervecero de Londres lleva como *avauntages* la comida, bebida, vestido y otras más sin especificar (THRUPP, Sylvia, *The Merchant Class of Medieval London*, Univ. Michigan, 1962, p. 114).

(203) V. *infra*, cap. VI.

(204) ARV B-249, f. 597.

apurados para rendirles cuentas, sin libertad de movimientos, mangoneados por los *conductores* de la mercancía ajena que transportan y ocasionalmente en conflicto, no siempre victorioso, con sus propios hombres, que en ocasiones son unos accionistas tan fuertes como él en la aventura comercial. La «compaña» tiene mucho peso a bordo de los barcos medievales (205), y el maestre es en muchos casos un mero ejecutor, que ni siquiera puede siempre apoyarse en unos superiores conocimientos de navegación.

b) *La «compaña»*

Sinónimo, a grandes rasgos, de tripulación, el término abarca propiamente la sociedad económica formada por un grupo de hombres que trabajan a bordo a las órdenes del patrón, participan también en la mercadería y suelen ser remunerados, aunque no necesariamente, con una parte de los beneficios del viaje. Muchos de ellos son también propietarios de partes de la nave. Este carácter de accionistas, aunque sean modestos, les da voz y voto en muchas situaciones conflictivas, y hace de las «compañas» medievales algo más democrático, pero también más difícil de tratar, que una tripulación convencional. La «compaña» tenía una compleja composición social y funcional, agrupando desde personas totalmente ajenas al arte de marear, como el escribano, hasta oficiales especializados (naocheros, pilotos), marineros comunes, grumetes y pajes.

*** El escribano**

Este personaje, un hombre que no forma parte de la marinería, pero que está vinculado al servicio del buque, es un símbolo viviente del mundo de encrucijada en que floreció la Galicia marítima. Institución típicamente mediterránea, aparece tarde en la navegación atlántica, aunque ya las Partidas teorizan sobre la conveniencia de llevarlos a bordo. Según ellas, debe ser un hombre seleccionado por el patrón, que, por supuesto, «sepa bien escreuir e leer; e este atal deue escreuir en vn quaderno todas las cosas que cada vno touiere e metiere en los nauios, quantas son, e de que natura. E este quaderno atal, ha gran fuerça sobre todas las cosas que son escritas en él, que deue ser creydo tan bien como carta que fuesse fecha de mano de escriuano publico (206)». Esta es, pues, la misión primordial del escribano: llevar el cuaderno o cartulario de a bordo, testimonio de primera fuerza en los litigios entre marinos y mercaderes.

Sus funciones, en la práctica, son mucho más extensas. Siendo muchas veces el único hombre con letras de la tripulación, es el brazo derecho del patrón en las cuestiones administrativas: no solamente lleva el cartulario, sino el rol de marinería, el inventario, redacta los conocimientos de embarque y los contratos privados hechos entre tripulantes y, en general, secunda al patrón en la gestión del viaje. Le encontramos en ocasiones, figura amable y servicial, resolviéndole papeletas al patrón en situaciones difíciles. Es el caso de Johan Vidal, escribano de la *Santa María del Camino*, ayudando a Roy Fariña a buscar por Barcelona a los hombres que se han llevado su dinero (207),

(205) No hay más que ver los *Roles de Oleron*, el *Consolat de Mar* y otros códigos marítimos de la época.

(206) *Partidas* V. ix, 24.

(207) AHPB. B. Masons Minor 5.º *man. c.c. & al.*, 72 ss.

y del escribano de la nao de Diego Rodrigues de La Coruña, a quien sus fletadores, después de enviarle a Trapani por trigo, han dejado plantado. Mientras el patrón, desesperado, se da a todos los diablos, diciendo que lo han deshecho y que no sabe qué hacer, el escribano va a Palermo y consigue negociar un nuevo flete que salve el viaje (208).

A diferencia de lo que sucede en otras partes, donde tanto escribano como «purser» manejan la caja y se ocupan de adquirir vituallas para la despensa de la nave, los gallegos no parecen ejercer estas funciones de ecónomos: la caja, por todos los indicios, está en manos del patrón y mezclada con su dinero personal; en cuanto a la adquisición de víveres, al menos en su fase más material, se puede encomendar a cualquiera (209). No parece habitual la presencia a bordo de un «despensero» como el que aparece a fines del siglo XV en la nao de un vecino de Betanzos (210).

No hay forma de saber, al menos de momento, por qué vías prácticas se encauzaba la selección de un escribano. Los que he podido identificar personalmente son todos mercaderes en activo que, bien por elección de los armadores, por voluntad del patrón o espontáneamente han asumido ese cargo por la duración del viaje (211).

La presencia de los escribanos a bordo, si bien no creo que esté generalizada en los barcos gallegos— habría que ver hasta qué punto se llevaba a rajatabla la práctica del cartulario—, parece bastante común; en cambio, todavía en 1476, eran raros a bordo de las naos de Castilla: en esta fecha los Reyes Católicos ordenan que los lleven los de las naos, carabelas y otros navíos de la armada de Guinea, pero como una función extraordinaria, con la misión específica de llevar un control del quinto y otros derechos del rey en los rescates obtenidos (212). Por lo que respecta al área del Golfo de Vizcaya en general, Bernard localiza los primeros en Bordeaux hacia 1492. Hasta entonces son unas figuras exóticas: sólo aparece, desde el segundo tercio del XV, el «purser» de los barcos ingleses (213), una mezcla de escribano y sobrecargo, con importantes funciones económicas y contables.

*** «Marineros, grometes e pajes»**

Los «marineros», categoría que incluye también a los que hoy denominaríamos oficiales, son los hombres útiles, expertos en el arte de marear, entre los cuales puede incluirse el patrón, cuando lo es (214). A diferencia de los marineros, los grumetes son aprendices, y los pajes son criados del barco sin funciones específicamente marineras, antepasados del «rapás do barco» de nuestros mareantes.

---

(208) ASG. Not. B. Rizzo, 5/92 (27/4/1457).

(209) Cf. ARV. Bailia, *Coses Vedades, passim*, aparecen diversas personas comprando víveres para los buques gallegos.

(210) Es un tal Pedro de Orgañas, vecino de Santoña, aventurero que usa un falso nombre y que abandona la nave en Lisboa (AGS-RGS-III-1495, 353).

(211) Como Johan de Santiago, mercader de Pontevedra, escribano en la nave de Pero Falcón en 1434, y que durante su estancia en Barcelona realiza operaciones mercantiles por su cuenta (ACA, G-187/3 y CARRERE, *Barcelone...*, 559 n.4), y el ya citado Johan Vidal, de Noya.

(212) AM Sevilla, *Tumbo de los Reyes Católicos*, I, fol. 130, en DESCOBRIMENTOS III, p. 169, n.º 129.

(213) BERNARD, *Navires...*, p. 630-631. Cf. con los escribanos de tipo mediterráneo cuyas funciones se regulan en el *Consolat de Mar*, XII-XV y CVII, CXCIX-CCVIII.

(214) V. *infra* cap. VI, en el apartado dedicado a las cartas de fletamento.

Entre los marineros, hay especialistas con unas funciones concretas: naocheros, pilotos y contramaestres.

«Sabidores de los vientos e de los puertos», «por cuyo seso se guian los nauios por la mar», los naocheros son los hombres clave del viaje, y sus funciones se confunden a veces con las de los pilotos, en su conocimiento de las rutas y de las costas, y con las de los contramaestres, como superiores inmediatos de la marinería (215). Tenemos constancia de la existencia de estos tres oficiales en los buques gallegos de la Edad Media, pero tal vez su presencia se debía a necesidades concretas y no a exigencias de plantilla; seguramente, cuando el patrón era un navegante experto, podía prescindir del naochero y, si conocía la ruta, también del piloto.

Si nos atenemos a la legislación, el naochero castellano era un oficial con funciones más parecidas a las del comandante y el oficial de derrota de un buque actual, mientras el «notxer» catalán, sin dejar de ocuparse de la navegación, estaba más próximo a un contramaestre: era el que daba las órdenes directamente a la marinería, era responsable, con el escribano y el patrón, de la correcta estiba de la mercancía y de que el buque quedase bien amarrado, de dirigir operaciones de emergencia como cortar los mástiles, de mandar izar y arriar las velas y, en general, de ocuparse de los aspectos materiales de la maniobra (216). No hemos podido observar en funciones a ninguno de los naocheros que aparecen en las naves gallegas, y por lo tanto no sabemos a qué realidades prácticas equivalía la legislación, así como tampoco ha sido posible averiguar las funciones exactas de los contramaestres.

En los navíos registrados en el Peatge de Valencia hay contramaestres en las naves de Gonçalo Salgado de Noya, Pero Gomes de Noya, Afonso do Outeiro y Fernán Gomes de La Coruña, Bertolameu Messias y Rodrigo Afonso de Pontevedra, Rodrigo Fernandes de Cangas y García de Veria; conocemos el nombre —Pero Gonzalez— de este último (217). Un naochero, Johan Gomes, aparece en la de Esteban Rodrigues de Muros (218). Van como pilotos Johan Lopes, en la nao de Afonso de Outeiro, Franqueira en el ballener de Afonso Lopes, y Alonso de Maxino en la nao de Fernán Peres de Muros (219). Otros pilotos, cuyos nombres desconocemos, van en las de Gonçalvo Salgado, Bertolameu Messias, Johan Domingues y Johan de Bandín (220).

Hay también algunos carpinteros, barberos y calafates; pero en la mayoría de los casos es difícil saber si se trata de un oficio o de un «alcume» añadido al nombre (los «Carpenteiro», por ejemplo, son un linaje de mareantes de Pontevedra). Un Pero Rubio, calafate, pertenece seguramente a la dotación de la nao de Bertolameu Messías (221), y un caso claro es también «el carpentero de la nau» de Gonçalvo Rodrigues de Noya (222).

En cuanto a los grumetes, encontramos a Andrés, en la carabela de Pero Fernandez de Bayona, a Bertolameu de «Minites» y Roy Gonçalves en el barco desconocido que aparece al principio del registro de 1459. En la nao de Jácome Lopes de Muros van

(215) *Partidas* II, xxiii, 2, 5.
(216) *Consolat de Mar*, XI-XVIII, LXXX.
(217) PEATGE, pp. 102, 155, 159, 163, 194, 223, 262.
(218) *Ibid.*, 197.
(219) *Ibid.* 159, 174, 257.
(220) *Ibid.* 104, 195, 210, 266.
(221) *Ibid.* 195.
(222) *Ibid.* 112.

por lo menos dos: Fernando de Noya y Pedro. En la de Gonçalvo Rodrigues, otros dos, Alberte y Afonso. En la de Johan Rodrigues o Pancho, cuatro: Johan Solla, Martín Ribeiro, Pero Antón Correa y Diego. Afonso, en el ballener de Afonso Lopes y Pero, en la carabela de Gonçalvo Lopes (223).

Un miembro aparte era el guardián, un hombre que desempeñaba las funciones de vigilancia de la nave durante las largas estancias en puerto, cuando quedaba parcialmente desarmada y la tripulación se dispersaba por los hospedajes y las tabernas. Hay uno, en la nao de Johan Crú de Pontevedra, en 1462 (224). También lo lleva, en su nao *Santiago*, el noyés Vasco de Veiga; durante los viajes de éste, el guardián, con un poder suyo, se queda én tierra, y le hace de agente, concertándole tratos para el regreso (225).

Finalmente, conocemos la composición de algunas tripulaciones a través de las cartas de fletamento. Las exigencias de los fletadores, a las que tal vez no respondía la realidad inicial, se tuvieron necesariamente que cubrir, en caso de deficiencias, con personal contratado en el puerto:

1392 Barca *Trinidad*, de Johan de Oseira de Noya, 80 toneles:
15 tripulantes, entre marineros y «serviciales», incluido el patrón. Todos bien armados (226).

1426 Nao de Alvaro Crú, de Pontevedra:
26 tripulantes: Patrón, maestre y contramaestre, marineros y serviciales (227).

1450 Nao de Lorenço Eanes Fiel, de La Coruña:
55 tripulantes: Patrón, escribano, naochero, marineros, etc. Además, 15 hombres no tripulantes puestos por los fletadores (228).

1462 Buque de Johan Crú, de Pontevedra:
40-50 hombres: Patrón, naochero, escribano, guardián, marineros, serviciales (229).

s.a., ca. 1500. Buque de Goterre Falcón, de Pontevedra:
20 hombres: patrón y tripulantes (230).

1522 Nao de Pontevedra:
«Marineros, grumetes y pajes» (231).

Hay una separación jerarquica muy neta entre los hombres de mar —«mariñeiros» propiamente dichos y grumetes— y entre éstos y los pajes, que no pertenecen a la marinería y desempeñan faenas serviles de todo tipo (232). Si el grumete se contrata con el

(223) *Ibid.* 80, 95, 96, 100, 111, 112, 113, 120, 121, 122, 177, 228.

(224) V. lista página .

(225) 1461, Marsella: «Gonsaluus de Penela, galhecus, vicinus loci de Noye in Galicia, guardianus navis honorabilis vir Vasqui de Viega, etiam galeci...» (ADBR, Chanot 66, f. 342).

(226) AHCB. Not. Nòlits, IX-10.

(227) AHPB. A. Brocard. *Man. Febr.-Mayo 1426*, ff. 10-11 v.

(228) AHCB. Not. Nòlits, IX-10.

(229) AHPB. B. Masons Minor, *4.º manual c.c.*, 55 v.-56.

(230) AHCB. Not. Nòlits, IX-10.

(231) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 111.

(232) 1464, Mayo 15. La Cofradía de San Miguel (Marineros) de Pontevedra acuerda crear un fondo para entierro y funeral de los «mariñeiros e grometes» forasteros que mueran en la villa (MP. *Tumbo Mareantes*, 72 v.). En 1484, los Reyes Católicos confirman los privilegios de los «Marineros e grometes» de varias villas gallegas; «para que les sean respetados han de ser marine-

patrón como aprendiz (233), el paje lo hace como criado y es generalmente un niño o un chico de poca edad (234).

Al tratar de las tripulaciones surge naturalmente la cuestión de su retribución y participación en los beneficios del viaje. Son muchas y muy variadas las formas que los derechos marítimos y las costumbres locales tienen previstas sobre el particular.

La versión de los Roles de Oleron para uso de Castilla (redacción de 1436) menciona dos sistemas:

1) A pareja, es decir, llevando alguna parte —no se especifica cuánta ni en qué forma— de los beneficios, fletes y pacotilla («Aquellos que son alogados a la racion del portage»).

2) «A dineros», cobrando soldadas: tampoco indica en qué forma ni por qué período de tiempo. «Los que son a dineros, el maestre [en caso de prolongar el viaje] es tenudo a recrescentarles las soldadas a cada uno, por razon que los havia alogados por logar cierto», por la duración de determinado viaje (235).

La versión internacional de los Roles profundiza un poco más en el sistema de «pareja», que desglosa en dos modalidades:

a) El «maréage», que consistía en que el marinero embarcase efectivamente cierta cantidad de mercancía en concepto de pacotilla, que estibaba en el lugar que el patrón le asignase. Tenía el privilegio de estar exenta de echazón hasta alcanzar un tonel y, en caso de que la echazón tuviera que realizarse, la pacotilla de los marineros era lo último que iba por la borda.

b) El «portage», en que el marinero, en lugar de llevar físicamente esa parte proporcional de cargamento, la negocia, contra el pago de unos fletes. Estos se calculan, en general, sobre la medida del total de los fletes que lleva el barco, si hay distintas tarifas (236).

Por su parte, en el *Consolat de Mar* se recogen seis modalidades distintas, que se pueden repartir entre los dos tipos de retribución antes mencionados:

a) Pago en dinero

1) Contrato por viaje, a un precio fijo (LXXXIV)

2) Sueldo mensual (LXXXV)

---

ros armados por los maestres de las naos, segun manda el Fuero de Leirón» (*Documentos... Pontevedra*, II, 1979).

(233) Manoel Cerveira, portugués, «teniendo grande deseo de aprender el oficio de marcante» se contrata por carta de «alugueiro» con el mareante Juan de Celes, «tal persona que... me enseñareys el dicho vuestro oficio de pescar e marear»; por seis años, «vos tengo de servir de noche e de dia del dicho oficio de marear e otros mandados que vos me mandardes e servos servente obediente de todo lo que me mandardes fazer como vuestro criado de soldada». Cobra 8 ducados y un traje completo por el período de servicio (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 40-41).

(234) García de la Barces, asturiano, se «aluga» con Fernán Lopes da Prancha, marino, y «se obliga de lo servir de noche e de dia en todos los oficios de marcar a nabegar»; le pagan por 6 años diez ducados de oro y la ropa de faena, «porque hera pequeño y no savia nada del dicho oficio segun parescia por su aspecto (*Ibid.*, ff. 87-89)». No se habla nada de aprendizaje. Por esto, y porque, a diferencia del grumete, no tiene derecho a pacotilla, cobra más que el otro.

(235) Art. XX, en PARDESSUS, *Collection...*, VI, 61.

(236) BERNARD, *Navires...*, 589-590. «tiel fret comme la neef aura ilz auront»... «se une nef soit affretee a divers pris de frett, l'entier de tout la ffret sera accompté ensemble et les portages paiez aux mariners selon l'afferant du fret de chascun tonnel (Queensborough, 1375, *Black Book of Admiralty*, en BERNARD, *loc. cit.*)». «... lo maiestre e le compainhe aien lo tertz dou fr... e le nau les dues partz» (*Etablissements de Bayonne, loc. cit.*).

3) Sueldo por milla recorrida (CXV)

b) Participación en el negocio.

4) Llevando una determinada parte de los fletes cobrados (CCII).

5) A pacotilla (LXXXVI).

6) A discreción, según acuerdo entre el marinero y el patrón (CLXXXI).

¿Cuál es el sistema o sistemas que se siguen en Galicia?

Hay un documento, regulando las importaciones de las tripulaciones extranjeras en l'Ecluse, y su derecho o no a descargar pacotilla («portaige») libre de impuestos, que responde clara y escuetamente a esta pregunta en sus grandes líneas: Los gallegos, del cabo Finisterre para abajo, junto con los portugueses y andaluces, van a pacotilla; los del cabo Finisterre para arriba, como toda la costa cantábrica, no tienen derecho a desembarcar pacotilla, ya que van participando en los fletes, en la modalidad llamada «al tercio» (237), y la mercancía que lleven es ordinaria y no se puede beneficiar de la franquicia (238).

Pero otra documentación encontrada, la mayoría fuentes gallegas, contradice este esquema demasiado claro. La pacotilla («quintaladas», «toneladas», «portage») a que tienen derecho los miembros de las tripulaciones es un uso extendido a casi toda —si no a toda— Galicia, así como la contratación al tercio o a soldada. No parece haber una divisoria geográfica tajante, por lo menos a grandes rasgos, entre estos distintos sistemas: la documentación es demasiado escasa para captar matices y usos locales, que sin duda existían.

*** El sistema de pacotilla**

El citado documento de l'Ecluse especifica la proporción de mercancía que tiene derecho a descargar, franca de impuestos, cada categoría de miembros de la tripulación, para el área galaico-portuguesa:

—Patrón, contramaestre o naochero, carpintero y calafate (oficiales en general) media «tonelada» cada uno.

—Cada 4 marineros: 1 tonelada.

—Cada 6 grumetes: 1 tonelada.

—Todos los pajes de la nave: 4 quintales.

Otra de las versiones del documento lo expresa en términos más concretos, en medidas de vino, la mercancía que estos hombres llevaban preferentemente:

—Patrón, contramaestre, carpintero y calafate, una pipa de vino cada uno.

—Cada marinero, media pipa.

—Todos los pajes de a bordo, lo de dos marineros (=1 pipa). Si sólo hay 3 pajes, como un marinero (media pipa entre los tres).

El uso de la pacotilla, documentado en La Coruña, rebasa ampliamente la divisoria de Finisterre, aunque no he encontrado testimonios de que se emplee en Vivero,

(237) «Item Bischayens et tous autres d'Espaigne venant de Caput finis terre enca, par ce quiz se louent sur le tiers du fait, n'ont aucun portaige; mais venans de la Caput finis terre tout comme les Portugalois» (Publ. por GILLIODTS, *Inv. des Ch. de la V. de Bruges*, VI, 532; *Cart. Estaple Bruges*, 154-157 y 647-650. Hay varios ejemplares en francés y flamenco, con ligeras variantes, sin fecha (S. XV).

(238) «Et une generale riegle est de toutes neifz que aucun portage ne doit estre où le maistre et les maronniers ont part au fret» *(Ibid.)*

Ribadeo y los otros puertos cantábricos. Los marineros coruñeses y los de las villas arzobispales, tenían, además, el privilegio de sacarla y meterla libre de impuestos en sus propios puertos. El privilegio de La Coruña databa por lo menos de 1360 (239) y afectaba a los productos más básicos de su comercio: cada marinero podía sacar o meter en la villa 1/4 de tonel (= 1 barril o media pipa) de vino, 1 moyo de sal, 5 milleiros de sardina, 5 quintales de hierro, 5 varas de paño y 1 carro de madera, siempre que jurase que era suyo y demostrase su condición de miembro de la tripulación. La quintalada de los puertos del arzobispo era similar y reflejaba también sus mercancías habituales. Los marineros y grumetes de Pontevedra, Noya, Muros y los puertos de la ría de Arosa, especialmente la Puebla del Deán, tenían derecho a «su quintalada de toda la mercaduría que trajere por la mar». En concreto, 5 milleiros de sardina, 4 quintales de otro pescado (congrio), 1/4 de tonel de vino, 4 fanegas de grano y medio moyo de sal (240). La costumbre tenía su origen en los Roles de Oleron (241): de ahí la equivalencia entre estos privilegios y los de L'Ecluse. También según los Roles, solamente tenían derecho a quintalada los marineros «armados por mano de los maestros de las naos» y no los que se hubiesen contratado por cualquier otro sistema.

Los navegantes gallegos que van a pacotilla adoptan las dos modalidades vistas anteriormente, llevando unas veces mercancías en especie y negociando otras el espacio de estiba que les corresponde. Cualquiera de ellas sigue un comportamiento muy flexible y se adopta según las circunstancias lo aconsejen. Un azar de las fuentes ha hecho que todos los casos recogidos correspondan a buques de las Rías Bajas: no puedo decir, por lo tanto, si los usos varían o no en otros puertos. Se puede observar que la pacotilla convive con algunas formas de reparto al tercio en ganancias accesorias (242). La capacidad de negociar la estiba es facultativa en ocasiones, y se trata sobre la marcha, según se presente el negocio para tripulantes y cargadores (243). Incluso en los casos en que la nave se fleta en su totalidd, para transportar un determinado cargamento, se respeta la parte que en él puedan tener los marineros (244).

---

(239) 1 de Noviembre «hera de myll e trezientos e noventa e ocho annos» (AM Coruña, *Privilegios*, cf. de 5/7/1490).

(240) De «tiempo inmemorial» y confirmada por los Reyes Católicos en Tarazona a 22/3/1484 (AGS-RGS, pub. FERNANDEZ DE NAVARRETE, *Col. de Viajes...* I, pp. 543-544).

(241) Cap. VIII: Se les paga mediante la quintalada: un tonel cada 4 marineros, franco de echazón, siempre y cuando ellos, para salvar las mercaderías ajenas, «se defiendan en la mar asi como un ome e faziendo su poder»; el que no se haya portado «como un ome» en situación de emergencia, no tiene derecho a sacar franca su quintalada, que perderá además en la echazón.

(242) *1426:* Nao de Pontevedra, fletada en Barcelona. El patrón se reserva «cent quintarades franches de nòlit que sien de robes sues propries o de la companya de la nau» (AHPB, A. Brocard, *Man. Febr.-Mayo 1426*, f. 10-11). *1462:* Nave de Pontevedra, con mercaderes de diversos puntos de Galicia, en viaje Barcelona-Coruña: A un cargamento de 198 botas de vino, añaden para ellos otras 50. Además, la «compaña» lleva un tercio de lo que se encuentre o se aprese por el camino (AHPB, B. Masons Minor, *4.º man. c.c.* f. 55 v.-56).

(243) *1392:* Barca de Noya, de capacidad de un mínimo de 80 «tonellades» de carga. Viaje aventurero a Berbería, con mercaderes catalanes. «It. que los mariners de la dita barxa hagen LII quintalades franques asi de entrada com d'exida; però es entes que si los dits mariners volran vendre les dites quintarades, que les puixen vendre, ço es cascun la sua part e tots ensemps, e que lo dit mercader si les volra les se puxa aturar si's volra per aquell preu mateix que los dits mariners les vendigen a altri.... e per semblant es entes de les robes qui's metrien si les volien vendre (AHCB, Not. *Nòlits* IX-10.

(244) En 1462, un ballener de Noya es fletado «a scar» para ir a buscar trigo desde Barcelona, en tiempo de guerra y con dificultades de suministro. El contrato estipula que se cargará hasta los

*** El reparto al tercio**

El sistema gallego era que un tercio de los beneficios fuese para el patrón y la nave, otro para la «compaña» y el tercero para los mercaderes de a bordo que entraban en el armamento (245). Es el mismo sistema que para la Francia atlántica recoge el *Guidon de la Mer* en el siglo XVI y la versión internacional de los Roles. Este tercio no incluía, por supuesto, las ganancias individuales, sino las que se sacasen de la aventura colectiva: fletes, presas, hallazgos y otros beneficios en común.

Tenemos un ejemplo un poco tardío, pero válido, de este sistema de contratación. En Pontevedra, en 1522, el asturiano Pero de Gracedo se contrata como «marinero e conpañero» en la nao de Pero de Saavedra, cuyo patrón es su sobrino Gonzalo, y se obliga «a ajudarla a traer como tal marinero syn llebar por ello nada ... e que el dicho Gonzalo de Saavedra... ha de aver por lo suso dicho los dos tercios de lo que ganase por su marinaje e el sobredicho (P. de Gracedo) ha de aver e llebar un tercio forro e quito de todos los partidos e biajes e ganancias que la dicha naao ganare de yda e venida (246)». La negociación es compleja. Gracedo apareció dispuesto a cobrar una soldada por su trabajo de marinero («marinaje»), pero al patrón le interesa más pagarle con el tercio; la diferencia se parte a favor del asturiano, que lleva un tercio de la soldada más otro tercio de las ganancias totales del viaje, y comerá por cuenta del patrón.

*** Los hombres a soldada**

Esta forma de pago coexiste con las dos antes mencionadas; no se la tiene en cuenta en los documentos de l'Ecluse al referirse a Galicia, y con razón: los hombres que se contratan a soldada no son los marineros «armados de mano del patrón», sino generalmente unos extraños que entran en calidad de supernumerarios. No es un uso generalizado para toda la tripulación de una nave, pero podemos asegurar que en todo barco, al norte o al sur de Finisterre, fuese la mayoría de la tripulación a pacotilla o al tercio, había una serie de personas que cobraban soldada. Este capítulo se hace presente cuando los patrones piden cambios para equipar la nave «y para sueldos de los marineros».

Cobran soldada, en principio, todos los que, por una razón u otra, no pueden entrar en el sistema de pacotilla o de beneficios: generalmente, los grumetes y pajes,

---

topes, «si donchs no la part que los mariners poden e deuen carreguar si carregar volran» (AHPB. B. Masons Minor, *5.º man.c.c.*, 10 v.-11). Un año después, una nao de Pontevedra hace el viaje en las mismas condiciones, «pero si los marinés o altres de nau ne trigo volran lleuar o carreguar, que ho puschan fer, ço es, lurs quintarades» (*Ibid.*, ff. 25-25 v.)

(245) Vivero, 1374: «et de todo trobo e percalço que Deus nos der a perçeber en todo este viagee, a terça parte deve ser dos mercadores que foren na dita coqua et as duas partes de mi maestre e coqua e conpaña dela» (SAB. *Pol. Oork.* 1ᶜ reeks, 1325/4). Barcelona, 1462. Contrato redactado en un notario catalán, pero entre gallegos: si la nave, durante el viaje, hace presas o hallazgos, «que de aquelles se fassen tres partes eguals, ço es, una part a la nau, e altra part a la companya, e l'altra part als dits mercaders scaradors» (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, f. 56). Pontevedra, 1522: «e de todo percalço e falládego que Dios nos diere en la dicha nao durante la dicha viaje vos el dicho maestro con la dicha vuestra nao e compaña aveys de aver las dos terçias partes e nos e nosa mercadoria la otra terçia parte (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 55 v.). V. también *infra*, cap. VI, el apartado dedicado a las cartas de fletamento, para más ejemplos).

(246) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 96-96 v.

cuando son menores de edad y sin capacidad negocial o simplemente económica y están al margen de los aspectos mercantiles del viaje (247). En esta situación se encuentran también los marineros contratados ocasionalmente, muchas veces en puertos extranjeros, que nunca faltaban en los barcos gallegos (248).

3) *LA INDUSTRIA NAVAL*

Todo parece indicar que en Galicia se construían buques en prácticamente cualquier puerto. Hay que tener en cuenta que los requerimientos de infraestructura para la construcción de una embarcación de madera que, como mucho, podría medir unos 30 metros de eslora y generalmente menos, eran mínimos: un rincón tranquilo de un puerto o playa, preferentemente en el fondo de una ría, donde se pudiese armar una pequeña grada hasta el agua. La madera estaba a mano, y lo único que se requería eran buenos carpinteros de ribera y calafates. Eran instalaciones efímeras —la construcción de un navío de unos 40 toneles se hacía en cosa de 6 meses (249)— y bastante dependientes de un buen acceso para poner el material a pie de obra.

Si alguna vez se habla de «estaleiros» (250), no pensemos en nada parecido a unas atarazanas, que en Galicia nunca hubo. En cada puerto había un lugar que las condiciones favorables, el uso y costumbre y las ordenanzas municipales, en su caso, habían reservado para que trabajasen los carpinteros y «maestres de fazer naus». Estos, igual que ahora (251), necesitaban bien poco espacio: apenas el de la eslora del buque, la hornilla de la pega y un cobertizo donde resguardar el material (252).

Aunque hay menciones documentales de astilleros, construcción o reparación de buques en bastantes puertos de Galicia —casi todas pasajeras y anecdóticas (253)— la lista no es exhaustiva. Pero, por otra parte, no se puede inferir de esto que se podían construir barcos en donde se quisiera. Si bien las Partidas insisten en la libertad de la playa para desarrollar en ella estas actividades (254), había que pasar por una serie de

---

(247) V. los casos de grumetes y pajes citados *supra*.

(248) V. *supra* el contrato con el marinero asturiano. En la nao de Diego Rodrigues de La Coruña, en un viaje Génova-Sicilia-Porto Pisano hecho en 1456, van por lo menos dos hombres cogidos en la Riviera: el genovés Antonio de Ganio, «nauta, cives Januc», 28 años, y Nicolaus de Canali, de Menton, ambos contratados en la nave como «marinarii» (ASG Not. T. Duracino 3/6,116). En otra nave coruñesa sobre la misma ruta hay un vasco, Juan Pérez de Laragibel, de Deva, 26 años (*Ibid.* 4/616) enrolado seguramente a soldada por la duración del viaje.

(249) BERNARD, *Navires...*, 321.

(250) 1384: «E depois [los portugueses] se forom a Mugia... e queymaron hi dous navios que estavom no stalleiro» (LOPES, *Cron. D.J. I*, I, 214).

(251) Cf. FILGUEIRAS, *A Presumptive Germanic Heritage...* p. 62 y figs. 15 a 18, en donde se ve la construcción de un *rabelo* (aproximadamente 18 de eslora) en una playa del Douro.

(252) AM Coruña, *Libro de Acuerdos* 1550, cit. TETTAMANCY, *Apuntes...* p. 88 n. 1.

(253) Se construyen en Noya, Muros y Bayona (MOLINA), Pontevedra (*Galicia Diplomática* III, 45-46, MP *Tumbo S. Juan*, 26-26 v.); Coruña (*Ibid.* y J. de PADILLA, *Los doce triunphos de los doce apostoles*, V, p. 356-57) Padrón (AGS-RGS-XI-1480, 13), Muxía (V. nota 2); Foz, Vivero, Santa Marta (MOLINA), Ferrol, Ribadeo, en la primera mitad del XV (LANZA, *Ribadeo*, 203-4) y Cedeira, 1509 (AGS, Consejo Real, cit. TETTAMANCY, *Apuntes*, 543).

(254) III, xviii, 4: «En la ribera de la mar todo ome puede fazer casa, o cabaña... e puede labrar en la ribera galeas e otros nauios qualesquier, e enxugar y redes, e fazerlas de nuevo si quisiere: e... non lo deue otro ninguno embargar... e todo aquel lugar es llamado ribera de la mar, quanto se cubre del agua della quanto mas crece en todo el año, quier en tienpo del inuierno o del verano».

controles fiscales —la alcabala de navíos, impuestos señoriales por la construcción y venta de navíos nuevos (255), tal vez algún impuesto municipal por ocupación de sitio en el «estaleiro», aunque éstos no están documentados hasta el siglo XVI (256)— que limitaban la actividad de los carpinteros, hombres de «oficio» y, por lo tanto, plenamente urbanos, a las villas privilegiadas. La importancia comercial del puerto (257) y la disponibilidad de madera (258) influían por supuesto de forma muy directa en el ritmo de la construcción.

La adquisición de madera —roble y castaño— para el casco no constituía problema en Galicia, pero la arboladura tenía otras exigencias: hacían falta troncos de pino de gran porte y perfectamente rectos, que no parecen haber abundado en la región. El vecino reino de Portugal solucionaba el problema de dos maneras: comprando, a particulares dueños de pinares, los ejemplares adecuados, que andaban muy escasos y se vendían a precios abusivos (259), o importando, vía Brujas, los mástiles y vergas ya fabricados con los magníficos pinos del Báltico (260). No he encontrado para Galicia el menor dato sobre la procedencia de los mástiles, y será conveniente tener en cuenta estos sistemas usados en Portugal, y también una posible adquisición a portugueses. Es probable, asimismo, que se adquiriesen en Sevilla, a cuyas atarazanas llegaban pinos de las sierras del interior destinados a este fin.

Más que la construcción del casco, lo más gravoso era el equipamiento, los aparejos y accesorios, que podían superar al casco en valor. En un navío pequeño, construido entre tres mareantes de Pontevedra en 1504, se gastaron solamente en «cerames e olona e... outros aparellos e cousas» más de 15.000 mrs.,y eso teniendo en cuenta que habían amortizado una parte del gasto total con el desguace o venta del navío viejo que tenían antes (261). Añadamos a esto la jarcia, las piezas y útiles de hierro, las armas, víveres, repuestos —muchas de estas cosas de importación forzosa— y que hacían subir mucho la cifra total (262).

El mantenimiento era también un gasto regular nada despreciable. Ya vimos su continua necesidad de repaso de fondos. Un buque necesita un despalmado dos o tres veces al año como mínimo (263), y en la operación una nave de unos 100 toneles gasta

(255) Pontevedra: «iten se algun onbre de fuera de la villa conprar nauio, deue dar al mayordomo I soldo; et si conprar barquo menor I soldo e non no pagar el vizino nin aquelo que lo vender» (*Fueros*, 514).

(256) En 1550 el concejo de La Coruña cobra un impuesto de 150 reales al carpintero Sancho de Somorrostro, «que debía a la ciudad, de una lonja, cuando hizo una nao» (AM Coruña, *Lib. Acuerdos*, cit. TETTAMANCY, *Apuntes...*, p. 88 n.1)

(257) Cf. *supra* el apartado sobre los efectivos de la flota.

(258) «Y vi por la costa del mar, que desciende / por la Coruña, sus puertos vecinos / y sus astilleros de robres y pinos...» (PADILLA, *cit.*); Foz, «a do carauelas / se labran y aun naos... se hazen gentiles navios, y de mucho porte, porque es tierra de mucha madera, y fuste para ellos» (MOLINA, 31, 36); Noya: «hazense aqui muchos y buenos navios: grandes y pequeños, porque tiene comarca de mucha madera (*Ibid.*, 27 v.)

(259) DESCOBRIMENTOS III, 157.

(260) 1459: «...em esta cidade do Porto era antigo custume que os mercadores traziam de Frandes mastos, vergas e aparelhos pera fazer naaos... (DESCOBRIMENTOS, I-sup., 580).

(261) AHPPO. Munic. IV-D.128 (4). Restos prot. 1504, 2/5/1504.

(262) Los considerables gastos marginales de la construcción y armamento de un buque se pueden observar en las cuentas que se conservan —algunas de buques gallegos— en la Col. Guillén del Museo Naval, Ms. 1765, y en las publicadas por Fernández de Navarrete en la *Colección de Viajes...*, vol. II.

(263) MERRIEN, *La vie quotidienne...*, 248.

aproximadamente 4 quintales de sebo (264). A través del registro de cosas vedadas —entre las que estaban los efectos navales— de Valencia podemos ver cómo los patrones gallegos están continuamente limpiando fondos y calafateando, reponiendo jarcia y madera (265).

Desde el punto de vista del material, el buque no se amortizaba jamás. Pero su valor, comparado con el volumen de mercancía que transportaba, mucha de ella de sus mismos propietarios, le hacía figurar en la contabilidad como un inevitable capítulo de gastos. Dedicado al transporte mercenario, el margen de ganancias no debía de ser muy interesante —como no lo era en general para ningún transportista marítimo—, a menos que sus armadores tuvieran al mismo tiempo la posibilidad de realizar algo de comercio por su cuenta.

GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LOS BUQUES - VALENCIA

1410

Barca de Pero Vidal de Pontevedra, en reparación en el «surgidor» de Valencia, antes del regreso a Galicia:

26/2	3 cabrios de pino	
	2 × 12 dardos	B-247, 123
	7 lanzas largas	
18/3	4 panes de pega (4 Q.)	Ibid. 173
20/3	1 a. 10 lb. pega, 1 a. estopa	Ibid. 175 v.

Nao de Fernán Resoño de Noya, para regreso a Galicia

3/3	1 cable de cáñamo (5½ Q.) - 11 s.	Ibid. 133

Nao de Pero Vidal de La Coruña

4/3	8 tablas de pino - 8 d.	Ibid. 142 v.
»	8 tablas de pino - 8 d.	Ibid. 142 v.
»	3 a. de cáñamo, «obra» de cáñamo - 1 s. 6 d.	Ibid. 144 v.

Nao de Roy Gonçalves de La Coruña - A Murviedro y Galicia

5/3	9 lanzas largas	Ibid. 144 v.
	2 cahices de harina de trigo	
	26 lb. velas de sebo	Ibid. 150

Nao de R. Glez. de La Coruña - 2.º viaje Murviedro-Galicia:

17/12	1/2 cáñamo - 3 s.	Ibid. 605 v.

1411

Nao de Diego Pérez de Noya, en reparación en el «surgidor» de Valencia, para viaje a Ibiza

20/2	21/2 Q. de sebo - 5 s.	B-248, 6

(264) En el cuadro adjunto, la nao de D. Pérez, que despalma cada 3-4 meses, gasta poco más de 2 quintales, sin duda por ser más pequeña.

(265) V. cuadro adjunto, tomado de los registros de Cosas Vedadas del ARV, secciones de Bailía y Maestre Racional, que es una selección de dichas fuentes, todas ellas llenas de ejemplos. Ha sido imposible calcular los importes en metálico de estas sacas de material, aparte del sueldo de los calafates, ya que los derechos de *treta* que pagan no son *ad valorem*.

Para viaje a Génova: (está limpiando fondos)

30/5	2 Q. de sebo - 4 s.	Ibid. 173
27/6	7 a. sebo - 3 s. 6 d.	Ibid. 229 v.

Para viaje a Sicilia: nueva limpieza de fondos

11/9	2 Q. de sebo - 4 s.	Ibid. 366 v.
26/9	1 caldero de cobre (14 lb.) - 2 d.	Ibid. 423

Nao de Rodrigo Yáñez Calseiro, de Muros, en el «surgidor»; pendiente viaje a Ibiza y Galicia:

26/2	2 a. sebo - 3 s.	Ibid. 10 v.
10/3	7 tablas de pino, 1 madero - 8 d.	Ibid. 28 v.
13/3	1 gúmena y 3 cabos de cáñamo (6½ Q.) - 16 s.	Ibid. 36 v.

Nao de Pero Beltrán de Pontevedra. Vuelta a Galicia

6/3	1 gúmena, 3 cabos de cáñamo (8 Q.) - 16 s.	Ibid. 21

Nao de Fernán Resoño de Noya: (a Nápoles)

14/3	2 tablas, 3 hojas y 2 «quartons» de pino - 3 d.	Ibid. 37

Viaje a Ibiza:

26/6	2 Q. de sebo - 4 s.	Ibid. 225

Viaje a Nápoles:

17/7	1 Q. de pega - 1 s.	Ibid. 269

Barca de Johan Leitón, de Santiago, a Ibiza y Galicia:

30/3	2 «cabets» de cáñamo (1½ a.) - 9 d.	B-248, 73
31/3	1 a. de estopa - 6 d.	Ibid. 73 v.

Nao de Fernan Sánchez de Burgos, de Santiago, limpiando fondos para viaje a Sicilia:

21/7	2 panes de pega (2 Q.) 3 s. 2 Q. estopa	Ibid. 277
29/7	1 pan de pega (1 Q.) - 1 s.	Ibid. 279 v.
1/8	2 a. estopa, 1 Q. pega - 2 s.	ibid. 303
4/8	2 maderos de pino serrados - 1 s., 4 d.	Ibid. 312
5/8	2 Q. de sebo - 4 s.	Ibid. 313

La jarcia, el cordaje en general y sus materias primas —lino, cáñamo, esparto— procedían de orígenes muy diversos, tanto del Mediterráneo como del Norte. Se cogía bastante a menudo cáñamo para labrar en Valencia (266) y se sacaba también esparto por Cartagena (267). Había en los puertos una pequeña industria cordelera y de fabricación de redes (268), pero también se traía el cordaje ya confeccionado de otros puntos

(266) Las sacas de cáñamo —cosa vedada— de Valencia son muy numerosas, pero en cantidades modestas (ARV. *Coses vedades, passim*). La más significativa es la de más de 14 quintales de cáñamo que llevan, con destino a Muros, tres personas de la nao de Rodrigo Anes Calseiro en 1411 (ARV B-248, 44, 46 v., 47-47 v., 55). También se importaba de Francia (v. *infra* nota 272).

(267) AM Sevilla, *Actas Capitulares* 1469-70, n.º 1960. (Lo saca Johan Blanco, mercader de La Coruña, con una carabela).

(268) Coruña, 1390: «duas casas enna villa da Cruña enna rua da Corredoyra onde teçen as cordas e angarillas» (ACS, *Libro I de Tenencias*, f. 19); en Noya había, y existe aún, la calle de Mazacánamos, y «ha de auer el mayordomo la meytad de los linos e de los canamos que labran en la villa e fuera de la villa los feligreses de San Martiño (de Noya)» (*Fueros*, 520). En 1416, Afonso Eanes, patrón de la barca *Santiago*, se lleva de Valencia 5 quintales y 3 lb. de cáñamo «en

del reino, especialmente de los puertos del Norte de Castilla (269) y de Andalucía (270), así como de varios puertos extranjeros (271).

En cuanto a las velas, no tengo noticias de que se fabricasen en Galicia. Los tejidos con que se hacían pertenecían a una rama muy especializada de los textiles, que tenía sus centros particulares. Se fabricaban con cáñamo en los países atlánticos y mediterráneos. Vitré, en Bretaña, exportaba desde finales del siglo XIV sus *canevas* de cáñamo crudo, sin blanquear, especiales para embalajes y velas de barcos pequeños, por el puerto de Saint-Malo (272); en el siglo XV encontramos a los gallegos comprando también *quanamas* a varas en Barcelona (273). Génova tenía la especialidad de la *bambaxia*, el grueso tejido de algodón con que se forraba el doble paño de la vela mayor. Entre las telas de lino, está documentada desde muy temprano la compra en Galicia de las «olonnes», las afamadas telas que tomaron su nombre de Les Sables d'Olonne, su primer centro de fabricación, y que se adquirirán por lo menos desde principios del siglo XIII (274). En los primeros momentos procederían directamente de Les Sables; cuando la industria y el nombre se extendió a Bretaña, y se asentó principalmente en Locronan y Pouldavy, el origen bretón es ya innegable, tanto por las relaciones directas entre Bretaña y Galicia como por el importante papel de intermediarios que vascos y cántabros hacían de la producción de estas villas a principios del siglo XV (275). Es improbable que se comprasen las velas ya hechas: lo que se adquiría era la tela, que iba a parar a manos de quien confeccionase la vela a medida (por cierto, entre los oficios de las villas no aparecen maestros veleros) y tal vez sufría como las redes un teñido y curado con «casca». Ante el silencio total de las fuentes sobre la fabricación local de velas, por mucho que se introduzcan las lonas y demás tejidos, es interesante tomar

---

cinquo feixes costalles», y lo desembarca en Bayona, de donde es vecino, «pera dél faser huna calabre para a dita sua barcha» (ARV, B-255, albarán suelto). Parece que la confección de jarcia y redes estaba en manos de mujeres, «cordoneras», «maçadoras» (*Fueros*, 520) y «fiadoras» como la María de Voo de Pontevedra, a quien en 1449 el marcante Pero de S. Antón deja «todo o canavo e fiado» que ella tenga en su casa a la hora de su muerte sin que se le quite ninguno del que le dio durante su vida (*Tumbillo Sto. Domingo*, p. 42). El cáñamo y el lino era con lo que entonces se hacían las redes: «duas peças de redes sardineyras nobas soltas, una de lino e otra de caanabo (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1525-1, f. 24-24 v.)».

(269) En el S. XIII, anclas y cáñamo, esparto y estopa están exentos de peaje en las Cuatro Villas (CASTRO, *Aranceles...*, 12, 13, 137. Pontevedra, 1496: «Item de cada carga das cordas que vieren de Castilla, dez e seys dineyros» (*Documentos... Pontevedra*, I, 230).

(270) LADERO, *Almojarifazgo sevillano...*, pp. 99 y 112.

(271) Pero Rodrigues, en 1434, lleva jarcia de Barcelona en la nao de Pero Falcón de Pontevedra (ACA, *Dret Entrades/Exides*, G-187/3, asiento de 2/9/1434). En Valencia están continuamente reponiendo jarcia en los navíos que llevan allí (ARV, *Coses Vedades, passim*). En 1516 la *Marie-Bonaventure* de Bordeaux sale para Galicia, llevando como destino preferente La Coruña, Noya o Muros, con un cargamento que consiste exclusivamente en cáñamo, redes y cordaje (ADB, Not. 4472, 18/9/1516, en BERNARD, *Navires...*, III, pp. 376-77).

(272) LABBÉ, Yvonne, *Les debuts d'une ville bretonne. Vitré au XVe et au XVIe siècle*, «Memoires SHAB», 24 (1944), pp. 112, 118-119. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 63, 66 etc.

(273) ACA, *Dret Entrades/Eixides*, G-187/1. Asiento de 21/8/1437.

(274) En Pontevedra, desde mediados del XIII, entran cargas de «ononnes» de 4 quintales, llegadas por mar y traídas por gentes de fuera de la villa (*Fueros*, 517). En 1504, Antón Macías compra, para un navío que le están construyendo en Pontevedra, «ccrames e olona e... outros aparellos e cousas» (AHPPO, Mun. IV-D, *Restos prot. 1504* (2/5/d1504).

(275) *Registres de la Jurade*, I, 31. TOUCHARD, *Op. cit.*, 211, 281-284.

nota de que algunos puertos del Norte de Portugal, entre ellos Vila do Conde, estaban señalados como sitios donde se hacían «panos de treu» a fines del siglo XIV (276); esto quiere decir que no se hacían en cualquier parte, y que tal vez hayan trabajado para Galicia maestros veleros portugueses.

Las anclas, clavazón y otros accesorios y elementos de hierro se solían traer prefabricados de Vizcaya, que tenía la especialidad de su exportación. De allí, como del resto de la costa cantábrica, procedían también las diversas materias resinosas —gema, resina, pez, brea— necesarias para el calafateado y mantenimiento (277), aunque también se aprovechaban los viajes al Mediterráneo para cogerlos (278).

Una parte respetable del material era de segunda mano y procedente de desguaces, especialmente si existía un navío anterior de los mismos armadores, con el que amortizaban algo la construcción del nuevo (279).

La falta en Galicia de una gran base naval que actuase de centro de aprovisionamiento para toda la región hacía que este abastecimiento se hiciera anárquicamente y a salto de mata. No sabemos qué importancia exacta tenían para Galicia los grandes depósitos de efectos navales que eran los puertos de la Castilla del Norte (que, en gran parte, se abastecían a su vez del Báltico vía Brujas). Los privilegios y exenciones arancelarias a estos materiales (280) hacen pensar que se buscaba, al menos, que tuviesen esa función.

Como ya se señaló en otra parte, la actividad de los carpinteros de ribera es muy oscura, y no se les distingue de los «carpinteros de casas», con los que parecen formar un grupo muy unido, si no es que unos y otros se dedican a las mismas actividades, bajo la dirección, en caso de construcción naval, de un «maestre de fazer naos». Cinco de los hombres que hacia mediados del siglo XV están activos en Pontevedra haciendo «navios, naves, barchas, baixeles, carauelas, pinaças, barquos et batels et todas e qualesquier fustas mayores et menores», se titulan sin más «carpenteiros» (281). Ellos y «outros seus consortes» trabajan para marinos y mareantes a una escala muy doméstica y sin pretensiones, y solamente en 1507 se desplaza a la villa un equipo de 15 hombres bajo la dirección del «carpenteiro e maestre de fazer nãaos» Roy de Sequeiros, que trabajarán alternativamente en Pontevedra y La Coruña durante varios años (282). Son

(276) ACM PORTO, *Livro Grande*, f. 41 v.-42, en DESCOBRIMENTOS, I, 156.

(277) «Otrosi que de todo el fierro e jema e resina e açero e cannamo e otras mercadorias... que venieren de los puertos de Castilla... que usen en ello segunt sienpre usaron» (Disposiciones para el cobro de los diezmos de la mar de Galicia a fines del S. XIV: AM Coruña, *Privilegios* III/30).

(278) ARV *Coses Vedades, passim*, donde se llevan de Valencia clavos, anclas, pez, etc., aparte de lo que gastan allí para mantenimiento de sus buques.

(279) Es lo que, por ejemplo, hacen en Pontevedra, en 1504, Antón Macías y sus socios al construir un navío nuevo (AHPPO, Mun. IV D 128(4), Restos de protocolo de 1504, 2/5/1504).

(280) V. nota 277 y CASTRO, A., *Unos aranceles....* pp. 12, 13 y 137.

(281) Sus nombres son Alfonso de Montes, Fernán Nuñez, Afonso Juan, Juan Basante y Estebo Rodrigues (*Galicia Diplomática* III, 45).

(282) Pedro de Soto, Fernán de Bergondo, Juan de San Vicente, Juan Machado, Gonçalvo Cotallo, Alfonso de Carral, Juan de Seoane, Juan de Liñares, Vasco Inglés, Vasco de Ribeiro, Pedro de Seoane, Lopo Soarez, Juan Carrança, Afonso do Rigueyro y Fernán Suarez, bajo la dirección de Roy de Sequeiros, trabajan por temporadas en Pontevedra, donde se integran en la cofradía de San Juan, llegando con ella a un arreglo económico por el que pagan los 53 mrs. 1 blanca de la cuota de entrada, abonando la anual solamente los años que trabajen en Pontevedra (MP, Col. Sampedro, *Tumbo S. Juan*, 26-26 v.).

todos vecinos de La Coruña, y es interesante encontrar entre ellos a uno de origen inglés. Este carácter itinerante influye indiscutiblemente en contra de la fijación de unos tipos de buque con rasgos locales.

A este respecto, hay que pensar que el navío gallego, como la mayoría de los otros, debía de tener un aspecto a la vez impersonal y abigarrado, desesperación de los arqueólogos. Calafateado y reparado en puertos muy lejanos y llevando la huella de esas manipulaciones locales, se podían encontrar en él elementos de muy diversas procedencias, unas veces profundamente exóticos con respecto a Galicia, otras totalmente estandardizados dentro de todo el Occidente (283). A complicar la cosa venían los métodos de construcción, totalmente artesanales —como lo fueron, incluso en Venecia, hasta el siglo XVIII (284)— y que dependían en gran medida del maestro constructor y del capricho, no siempre bien aconsejado, del propietario, generalmente obsesionado por el dilema de combinar calidad con economía (285).

El método de ajuste más usual entre propietario y carpintero era la «empreitada», una contrata global en la que se fijaba de antemano el precio «a sua ventura» del carpintero «empreiteiro», en el que estaban incluidos los materiales que tuviese que adquirir —muchos se los entregaban ya los dueños— y los jornales del personal a sus órdenes y de los otros diversos artesanos —herreros, torneros, calafates— que interviniesen en el proceso. A la entrega y pago correspondía una alcabala que, al menos en Pontevedra, tenía su ramo propio, la «alcabala de navíos» y que debía recaer sobre los carpinteros-vendedores, aunque éstos se daban maña para evitarla, alegando que no habían hecho una venta propiamente dicha, sino un trabajo sin gastos de material (286).

El trabajo del carpintero, en sentido estricto, era la confección del casco y de la restante obra de madera, y terminaba cuando el navío estaba aún «branco no estaleyro», comenzando entonces el del calafate, que aislaba las juntas de casco y cubierta con una materia filamentosa, generalmente estopa, y las cubría con una mezcla de sebo, brea y alquitrán (287), pintaba el casco con pez, dejándolo ennegrecido, y le daba un

---

(283) FERREIRA, E. *Arqueología naval medieval: problemas e interrogantes*. Actas del Coloquio de Etnografía Marítima celebrado en Santiago, Septiembre de 1984 (en prensa).

(284) LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders..., passim*.

(285) «...en nuestra España fabricaban antiguamente [antes de las Ordenanzas de 1611] cada uno a su moda con solas las medidas que el Dueño quería, con que hacían los navíos cortos de quilla [porque los carpinteros cobraban por palmos o goas de quilla]; por esta causa cabeceaban mucho, poco plan y mucho puntal con que pescaban mucha agua...» (*Diálogo entre un Vizcaíno y un montañés...*, Museo Naval, Madrid, Col. Navarrete, I, f. 115).

(286) Sistemas empleados en Pontevedra entre 1449 y 1480: «...algunos mareantes... querían facer seus nauios enpreytada y a tallamento, et lles dauan [a los carpinteros] seu breu e rezina, crauos e madeyra...» los carpinteros quedan libres de pagar alcabala por los barcos hechos «por razon de enpreytada a sua ventura»; los buques mayores y menores «aunque las fiziesen et labrasen a cote et a jornal o en otra cualquier manera»; «lo que ganauan en sus oficios de carpintaria por afan i trabajo de sus manos aasy por razón de enpreytada et braçalajen como en otra qualquier manera« (*Gal. Dipl.*, III, pp. 45-46). Cf. en el *LCP* las bajas cifras de esta alcabala en la villa, donde sin embargo se construye bastante.

(287) Este es el método más universal, y con el que en Lisboa, a mediados del XV, calafatean y embrean la cubierta de una barca gallega (DESCOBRIMENTOS, I-sup., 349 ss., 351). V. también GUILLEN, *La gran familia de los trincados...*, 14, que añade a la mezcla azufre.

despalmado final, una capa de sebo en la obra viva que aumentaba su velocidad en el agua. El buque quedaba así «preto» y listo para la botadura (288).

Esta se celebraba con una fiesta, en la que a la bendición del navío (289) seguía una gran comilona, cuyos excesos trataron de prohibir —no se sabe con qué éxito— las pragmáticas suntuarias de los Reyes Católicos (290).

* * *

Las embarcaciones medievales tenían en general una vida muy breve. 5-10 años de vida media es lo que les ha calculado Dufourcq (291). Bernard, que ha podido seguir la carrera de gran cantidad de ellas un par de siglos después, les da como mucho 15 años (292), mientras que las galeras venecianas de los siglos XV-XVI estudiadas por Lane (293) tienen una vida útil de 8-10 años, considerándose vieja una de 10 e inservible una de 13.

Estas cifras, comparándolas con las de 40 y 50 años de los navíos de los siglos XVII a XIX, dan una imagen bien pobre de la construcción naval medieval. Es evidente que estas naves, que generalmente valían mucho menos que el cargamento que transportaban, no estaban pensadas para durar. Su punto flaco eran los fondos. Mal defendidas contra la broma y el teredo —los forros de plomo se pusieron por primera vez en España en 1514 a la carabela *Santa Catalina* para ir a Indias (294)—, con una deficiente trabazón de las maderas, se abrían con frecuencia y necesitaban calafatearse cada poco tiempo (295). Parece que este defecto, detectable en naves gallegas (296), denota una madera deficientemente curada (297), síntoma de apresuramiento o de falta de un espacio idóneo para hacerlo. El sistema ideal, después de estar bien secas, era sumergirlas en agua de mar, a ser posible durante varios años, para hacerlas imputrescibles. Los carpinteros de ribera de Pontevedra las metían cerca de los *peiraos*, y arrancaban las piedras de éstos para mantenerlas en el fondo; contra ellos truenan las ordenanzas viejas de la villa por los desperfectos que causaban en el muelle (298), situación que denuncia una falta total de condiciones para el procesamiento de estos materiales.

No tenemos, para Galicia, la posibilidad de seguir la carrera de un navío determinado durante varios años, y no sólo por escasez de fuentes, sino por la poca frecuencia con que el nombre del buque aparece en las que hay, y por lo mucho que estos nombres

---

(288) Estas expresiones son comunes a Castilla y Portugal. Cf. DESCOBRIMENTOS, I-sup., 582 y MN. Col. Guillen Ms. 1764,f. 71, «una barca... prieta e puesta en el agua» (Sevilla, 1512).

(289) Costumbres de Noya, ca. 1435: «Iten ha de auer el mayordomo la meytad de los dineros que dan e ofrecen en los baxeles nuevos e en las naos que fazen en la villa quando los uotan, e que dan a los clerigos que van y a dezir el euangelio» (*Fueros*, 521).

(290) AGS-RGS-XII-1494,300. Cita Pragmática de 1493.

(291) *L'Espagne Catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècle*, Paris 1966, p. 42.

(292) *Navires...*, p. 608.

(293) *Venetian Ships...*, pp. 259-260.

(294) FERNANDEZ DE NAVARRETE, *Colección de Viajes...*, I, 72.

(295) Tres meses es la periodicidad con que una nave de Noya se calafatea y despalma en Valencia en 1411-12 (ARV, B-248, 248 b., y FERREIRA, *Arqueología naval...* cit).

(296) Todos los siniestros documentados no ocasionados por tempestad se deben a vías de agua. Cf., por ejemplo, ASG. Not. T. Duracino 4/596.

(297) Información verbal del Ing. Dr. Lixa Filgueiras.

(298) *Documentos... para la historia de Pontevedra*, I, 98.

se repiten haciendo imposible su individualización; sin embargo, a través de lo que se puede ver en los registros portuarios que reflejan una presencia regular de determinados patrones, éstos cambian bastante de embarcación de un año para otro (299). Este era el aspecto positivo de la poca duración: al haber una rotación bastante ágil del material, éste se iba modernizando y se facilitaba esa rápida adopción de nuevos tipos y modelos que hemos tenido ocasión de comprobar.

* * *

El precio medio de un navío de 50 a 100 toneles oscila, entre finales del S. XIV y principios del XVI, entre los 100-180.000 mrs. Con poca información acerca de las características y condiciones de los buques evaluados, es muy difícil precisar más. Parece que la edad era un factor muy importante en unos buques que se deterioraban rápidamente. De dos barcas coruñesas tasadas en 1402, una de ellas, de 70 toneles, lo está en 1.000 escudos de oro; otra, de doble porte y nueva, en tres veces ese valor (300).

Las escrituras de compraventa tampoco nos iluminan mucho acerca de estos factores condicionantes. ¿Por qué, por ejemplo, vende Pero de Vilela su *Santa María* completa —«avantagens» de patrón incluidas— a un mercader de Barcelona, en 1454, por el precio bajísimo de 160 florines de Aragón (16.000 mrs. al cambio de 1450)? No sabemos el porte y condiciones del navío, que podía ser pequeño y en mal estado; ni si la venta era ficticia al menos en parte y encubría el pago de una deuda o cualquier otro subterfugio que justificase un cambio de dueños.

Los datos del cuadro adjunto están sujetos a todos esos condicionantes y algunos más. Hay que pensar forzosamente en que, en los casos en que el valor del buque se declara a efectos de pedir una indemnización, la cantidad es superior a la real, aunque manteniéndose siempre dentro de los límites de lo aceptable y verosímil. Es probable también que las carabelas adquiridas en 1512-14 para la flota de Indias, si bien se presupone su excelente estado, no se hayan pagado extraordinariamente bien. Una de ellas, por lo menos, estaba bajo arresto y ocasionó unos gastos bastante elevados; las otras tuvieron también gastos de traslado, acondicionamiento y soldadas de las tripulaciones, que habrán incidido en el precio.

El costo de una carabela buena, o incluso de una nao regular no era, como podemos ver, prohibitivo. Costaban tanto o más, como vimos en otro capítulo, las artes completas de cerco y sacada que usaban los mareantes. Si bien en términos relativos uno de estos navíos era una continua fuente de gastos, la inversión inicial no era gran cosa al lado de las ganancias netas que se podían sacar de las mercancías. Una nao de 200.000 mrs. podía traer, a su regreso de Flandes, un cargamento por más de un millón. Un ballener, barca o carabela cualquiera que valiese sobre 100.000 mrs. o menos podía ir al Mediterráneo con pescado por valor de más de 600.000.

---

(299) Cf. ACA, *Ancoratges, passim*. El único caso en que se puede seguir al mismo navío durante más de un año es el de la nao *Santiago*, de Vasco de Veiga de Noya, que su propietario y patrón utiliza sin interrupción entre 1461 y 1463 (ADBR, Chanot 66, ff. 342 ss.; AHPB, B. Masons Minor, *5.º man. c.c. & al.*, 13/8/1463).

(300) Para éste y otros ejemplos citados, v. cuadros adjuntos.

Fecha y referencia	Descripción navío	Circunstancia de evaluación	Valor neto buque	Valor mrs. de cambio
1382 PRO C145/228/13	Sta. Ana, de Noya, más de 80 toneles	Arresto y robo en Mountsbay. Valor Buque + merc. + más de 1.000 £ esterlinas. Valor carg. vino (81 tons. a 6 marcos tonel) = 486 £	sobre 500 £ (1 £ = 1/5 corona) 100 coronas	
1394 AHPB. B. Nadal Man. 1393-93, f. 47 r-v	Nao *Santiago*, 1 timón, 1 pte. Pontevedra	Venta en Barcelona a B. Mir. Venta total + 1 flete a Flandes	586 £ Barn. 15 s. (1034 fl./oro)	20.938 ms. viejos 1391 54.802 ms. bl. de 1435
1394 AHPB. B. Nadal Man. 1394-95, 3/3/95	«Nau bayonesa» *Sta. María*. Sancho Mexe	Venta en L'Ecluse a un merc. catalán	1.664 £ Barn. 3.025 florines	67.306 mrs. viejos 1391 160.325 mrs. bl. 1435
1401 PRO C47/32/24	Barca *Sta. María*. Vivero	Apresada con carg. paños y mercería en el Canal. Valor total estimado: 20.000 fr. franceses: 600.000 mrs. viejos 1391		
1402 PRO C47/32/24	Nao, 110 tons. Coruña Afonso de Beliquer	Apresada en el Canal. Valor casco + aparejos, 2.000 escudos oro. Cargamento 7.000 escudos oro.	2.000 esc. oro	
1402 PRO C47/32/24	Barca, 70 tons. Coruña Afonso da Mariña	Apresada en el Canal. Valor casco + aparejos 1.000 esc. oro; cargamento, 4.000 esc.	1.000 esc. oro	
1402 PRO C47/32/24	Barca, nueva, de más de 150 tons. Coruña. Johan de S. Johan	Apresada en el Canal. Valor casco + aparejos + bienes patrón = 3.000 esc. oro. Cargamento, 3.000 esc. oro	aprox. 2.500 esc. oro	
1446 BRAG CDH. I, XLII	Nao *Santiona*. Coruña	Venta en Brujas, a otro de Coruña, de medio doceavo (1/24) por 4.200 mrs. viejos bl. en 3 d.	100.800 mrs. viejos bl. 3 d.	167.328 mrs. bl. 1435
1454 AHPB. A. Vilanova, Escr. sueltas 1441-68	Nao *Santa María*. Cangas	Venta total en Bna. a un merc. de Bna., parte al contado parte por T. Canvi	160 fl. Aragón a 100 mrs. (1450) = 16.000	16.000 mrs. bl. 1450
1463 AHPB B. Masons Min. 5.º M., 69 v.	*Sta. María de Gracia* Pontevedra	Venta en Bna. de 1/4 ó 4/16 a E. Bonet por 150 fl. Aragón	600 fl. Aragón	61.800 mrs. (1462)
1469 ASG T. Duracino 4-182	Nao *Sta. Trinidad*, 160 t. Coruña	Venta en Génova de 2/24 a F. Paxerio	360 ducs. oro largos 1 duc = 375 mr. (Castilla, Ge, Ve)	135.000 mrs.

Fecha y referencia	Descripción navío	Circunstancia de evaluación	Valor neto buque	Valor mrs. de cambio
1470 AM Sevilla 1. Cabildo, 12.3.70	Carabela. Coruña	Apresada en Cartagena, carg. paños, seda y esparto. Valor buque + carg. = 200.000 mrs.	60-100.000 mrs.?	60-100.000 ?
1470 Foedera Viii, 180 ss.	Nao *Sta. Maria*, 120 tons. Coruña, D. de Soto	Apresada en la isla de Wight Merc. del patrón 80 £ st. Fletes 110 £ st. Buque, aparejo, armas 110 £ st.	100 £	
1470 ut supra	Carabela *Sta. Maria*, 120 tons. Coruña, D. de Soto	Apresada en Dartmouth Merc. patrón 96 £ st. Fletes et. resto 120 £ st. Pacotilla trip. 70 £ st. Buque 180 £ st.	180 £	
1474 PRO C145. 6.2 1474	*San Nicolás*, 55 tons. Coruña	Apresada en Cardiff Casco + aparejos	50 £ st.	
1475 AGS-RGS-II-1478, 84	Nao *San Gabriel*. Coruña	Apresada en Muros procedente del Sur. Valor nao + cargam. 5.000 doblas castellanas a 300 mrs. = 1.500.000 mrs.		
1480 AGS-RGS-X-1486, 12	Buque de Muros (Juan de La Coruña)	Apresado y llevado a Bayona proc. de Andalucía. Valor carg. 500 doblas. Rescate buque 60 doblas a 365 mrs. = 21.900 mrs.		
1482 AHPB. A. Mir Man. c.c. 1481, 96	Ballener *Bon Jhesus*. Villanueva de Arosa?	Venta, en Barcelona, de 3/4 a P. Piñeiro, por 100 ducados oro «pro complemento pretii» a 375 mr. 37.500 mrs.	50.000 mrs.	50.000 mrs.
1483 AGS-RGS. II. 1484, 100	Navío 35 tons. Noya Fernán Gomes	Apresado en alta mar, con carg. pescado. Valor buque + pescado: 400.000 mrs.	50.000 mrs.?	
1485 AGS-RGS-XII-1487, 192	Buque de Muros Vasco de Veiga	Apresado por el preboste de Deva carg. sal en perspectiva 50.000 mrs. armas 50.000 mrs. Desperfectos en buque 70.000 mrs.	150.000 mrs.?	

Fecha y referencia	Descripción navío	Circunstancia de evaluación	Valor neto buque	Valor mrs. de cambio
1504 AHPPO. Mun. IV-D. Restos prot. 128 (4) s. fol.	Navío, Vilanova de Arousa	Venta en Sevilla a João Eanes de Aveiro	20.250 mrs. p. bl.	20.250 mrs.
1504 AHPPO. Ibid.	Navío, fabricado en Pontevedra	Reparto gastos entre los 3 propietarios. Tras deducir lo que se amortizó de otro navío viejo, se gasta en accesorios y aparejos una cantidad de la que 2 de los socios tienen que pagar 10.002 mrs. y medio	30.000 mrs.	30.000 mrs.
1508-9 AHUS. Prot. G. de Barral, 1512-13, s. f.	Nao *San Juan*, 250 tons. Gomes Crú	Evaluación gastos y desperfectos en la campaña de Bugia (1/3 sueldo = 700 y pico ducados) 2.100 duc. = 785.500 mrs. de sueldo/campaña		
1514. MN. Guillen M. 1764, f. 100	Carabela *Santiago*, 65 tons. Coruña	Vendida en Sanlúcar para la armada de Indias Casco + aparejo: 465 duc. = 174.475 mrs. Papeles, traslado, extras = 6.590 mrs.	465 ducs.	174.475 mrs.
1514 Ibid. f. 99	Carabela *Sta. María*, 60 t. Ribadeo	Vendida en Sanlúcar para la armada de Indias Casco + aparejo 490 ducados Alcabala 1.500 mrs. Notario 102 mrs. Perito 73 mrs. Trasl. a Sevilla 4.500 mrs. Gtos. levantam. arresto 612 mrs.	490 ducs.	183.750 mrs.
1512 Ibid. f. 59-61	Carabela *Sta. María Merced*, 60 tons. de Mugardos	Vendida en Mugardos para la armada de Indias Mantenimiento y pequeños arreglos, soldadas durante ca. un mes y traslado Mugardos-Sevilla: 58.295 mrs.	145.825 mrs.	145.825 mrs.

CUADRO COMPARATIVO DE PRECIOS DE BUQUES GALLEGOS Y OTROS EN LOS AÑOS 1512-19

1512: (302)

—Carabela *Sta. María de la Merced* (Mugardos), gallega, 60 tons.	145.825 mrs.
—Carabela latina *Sta. Cruz*, portuguesa (menos de 45 tons.)	58.000 mrs.
—Carabela latina *Sta. María de la Antigua*, portuguesa de 45 tons.	80.000 mrs.
—Carabela latina *La Concepción*, portuguesa, 40 tons. ? (303)	115.000 mrs.
—Carabela *Santa María*, gallega (Ribadeo), 60 tons.	183.750 mrs.
—Carabela *Santiago*, gallega (Coruña), 65 tons.	174.475 mrs.

1519, expedición de Magallanes (304)

—Nao *Trinidad*, 110 tons.	270.000 mrs.
—Nao *S. Antonio*, 120 tons.	330.000 mrs.
—Nao *Concepción*, 90 tons.	228.750 mrs.
—Nao *Victoria*, 85 tons.	300.000 mrs.
—Nao *Santiago*, 75 tons.	187.000 mrs.

Todos estos navíos llevan a bordo otro tanto de su valor en accesorios, herramientas y repuestos, sin contar víveres ni armas.

BARCELONA - VENTA DE BUQUES CASTELLANOS EN LOS AÑOS 1390's (en libras barcelonesas)

1390	Nao *Sta. Catalina*, de Bilbao, 1 pte., 1 timón	1.860 libras
1391	Nao *Santiago*, de Bilbao, 1 pte., 1 timón	1.092 libras 3 s.
1393	Barca *S. Gião*, portuguesa, apresada; 1 pte., 1 timón	96 libras 5 s.
1393	Barca *Trinidad*, portuguesa, apresada; 1 pte., 1 timón	137 libras 10 s.
1393	Misma barca, reventa a un catalán	52 libras 5 s.
1394	Nao *Santiago*, de Pontevedra, 1 pte., 1 timón	568 libras 1 s.
1395	Nao *Sta. María*, gallega, 1 pte., 1 timón	1.664 libras
1395	Nao *Sta. María*, de Bermeo	1.430 libras
1395	Misma nao, reventa tras arreglarla	2.000 libras
1396	Nao *S. Martín (Vaquera)*, de Bermeo, 300 botas (= 180 tons.)	981 libras

Fuentes: Carrère, *Barcelone*... 281 n. 1, salvo los de 1393, de AHPB, B. Nadal, Manuales 1392-93 y 1393-94

(301) Museo Naval Madrid, Col. Guillen Ms. 1764 ff. 59, 65, 90, 99.
(302) «quatro (sic) toneladas poco más o menos».
(303) Fdez. Navarrete, Col. Viajes, II, 416 ss.

La venta de buques usados en el extranjero, en principio cosa totalmente vedada y castigada por la ley, estuvo sujeta en la práctica a muchas fluctuaciones en esa restricción, desde el reconocimiento de la situación de hecho en la famosa «carta de navegación» de Enrique III de 1398 (304), hasta la estricta aplicación de la prohibición durante el reinado de Fernando el Católico (305). Sin embargo, durante los siglos XIV y XV los gallegos vendieron sus barcos en puertos extranjeros, especialmente en los de la Corona de Aragón, donde las naves fabricadas en la Marisma de Castilla, las «naus castellanas» tenían mucha aceptación, y estas ventas no eran clandestinas: se hacían abiertamente, por escritura pública ante notario. Ya vimos algunos de estos casos en uno de los cuadros incluidos más atrás, y se enumeran ahora unos cuantos más: en Valencia, en 1488, un ballener de Muros se vende a Berthomeu Sagarra de Alicante a los seis días de llegar (306); en 1491, la nao de Alvaro Gonçales de Pontevedra, que llega al Grao vía Ibiza y Mallorca, se vende también en Valencia, a los 8 días de la llegada, a un mallorquín que seguramente la traía apalabrada del viaje (307). En 1504, un notario de la propia Pontevedra registra la venta de un navío de Pero Ferro, de Villanueva de Arosa, a un portugués de Aveiro, por 20.250 mrs. pares de blancas. La venta propiamente dicha se había efectuado en Sevilla; los fiadores del portugués suscribieron una carta de obligación —que al final no se otorgó— comprometiéndose a pagar (308). El navío podía también pasar a manos extranjeras cuando, habiendose puesto como fianza, se perdía por deudas o incumplimiento de contrato, como ocurre con el de Alvaro Crú que, a la muerte de éste en el transcurso de un viaje, pasa a su acreedor Moretto di Donnino (309).

Inversamente, tampoco era infrecuente que varias de las unidades de la flota mercante gallega fuesen de procedencia extranjera, generalmente producto de capturas hechas por corsarios. Los barcos ingleses tenían buena venta, si hemos de fiarnos por los ejemplos recogidos, en los que todos los buques son de esa nacionalidad. En 1476, uno capturado por unos vascos que matan a toda su tripulación es vendido en Galicia con su cargamento de paños, joyas, etc. (310); en 1479, dos más, de 50 toneles, cogidos esta vez por un marino de Moguer y comprados por los gallegos Gomes Peres y Juan García, con sus cargamentos de joyas, coral, plata, sal, maderas, etc., que llevaban de Francia a Inglaterra. Buques y mercancías se tasaron en un total de 5.000 coronas de

(304) «los mis mareantes... non pueden mantener nin sostener los dichos sus nauios, e los han de vender a grant menoscabo a los dichos mercadores extranjeros, por lo qual se ha despoblado e despuebla el mi regno de nauios...» (AM Coruña, *Privilegios* III/26).

(305) En 1508, el rey de Escocia hace entregar una nao a un patrón de San Sebastián que había naufragado en las costas de su reino, para que pueda regresar, «con condición y seguridad que llegado a ella hiciesedes para el dicho Guillen Brunet [el propietario de la nave escocesa que le fue dada] una nao de cient toneles y ge la diessedes puesta en el dicho reino o en Flandes a vuestra costa e comisión». En consideración a las circunstancias y al efecto que siente por el rey de Escocia y la princesa Margarita, y por súplica del interesado, el rey Fernando lo da «por libre e quito de la pena o penas en que por haber dado y enajenado la dicha nao a persona estranjera destos reinos habeis caido e incurrido» (RODRIGUEZ VILLA, A. *Un cedulario del Rey Católico*, «BRAH», 54 (1909), n.º 226 (10/8/1508).

(306) PEATGE, p. 178.

(307) *Ibid.*, p. 225.

(308) AHPPO. Mun. IV-D 128 (4). (Mayo, 1504).

(309) AHM. Not. A. Contesti, 2460, f. 59 v.

(310) Archivo General de Guipúzcoa, *Indice*, p. 349, cit., GARCIA DE CORTAZAR *Vizcaya...*, p. 234 y n. 1.

oro (=1.000 libras; es improbable que los buques valiesen más de 50 £ cada uno). Localizados por sus dueños, los gallegos admiten el origen de la compra, pero no quieren saber nada de su devolución (311).

Un caso de posible adquisición de un navío inglés o bretón es el de la «crayer» *Maria*, que entra en Plymouth en 1463, patroneada por Johan de España, patrón y mercader de Noya activo en las décadas 1450-60 (312). La «crayer» —un velero pequeño, aunque de porte superior a las 20 tons. (313)— es un tipo muy usado por ingleses y bretones, que no aparece en absoluto, al menos con ese nombre, entre las embarcaciones usadas por los gallegos y por los demás castellanos. Se la puede considerar, con toda justicia, una «embarcación regional», y es raro verla en manos de unos extranjeros totales. No hay confusión posible con un baixel o pinaza, que aparecen excelentemente identificadas en el registro, y sería un caso excepcional de adquisición de un tipo de embarcación totalmente alejado de los muy corrientes con los que los gallegos están familiarizados.

El mercado interior de buques resultaba bastante menos accidentado. Si generalmente el navío se construía y armaba dentro de la misma villa y para uso de sus vecinos, se convertía también en objeto de comercio. Como vimos, tenía un ramo propio en las alcabalas, y además otros impuestos de origen señorial que recaían sobre los compradores forasteros (314) al menos en los puertos de señorío, cambiando también de manos en las ferias que se celebraban en los puertos (315).

(311) AGS-RGS-II-1479, 100.

(312) PRO E122-114/2. La nacionalidad («crayera vocata le Marie, de Spayn») está claramente indicada.

(313) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, p. 316.

(314) Costumbres de Pontevedra: «Iten se algun onbre de fuera de la villa conprar navio, deve dar al mayordomo I soldo; et si conprar barquo menor I soldo; e non no pagar el vizino, nin aquel que lo vender» (*Fueros*, 514).

(315) 1503. Concesión a La Coruña de una feria franca, a celebrar dentro del recinto amurallado «ecebto algunas naos e navios e maderas... e cosas pesadas que no se puedan sobir a la dicha cibdad», que se venderán «en los arrauales e Ribera e puerto» (BRAG-CDH, I, n.º XXIV).

CAPITULO V

LOS HOMBRES

¿Qué significa, en la Galicia bajomedieval, ser un mercader? Si nos guiamos por las ordenanzas de la Cofradía de Santa María, de los mercaderes de Santiago (1), es un hombre dedicado, como actividad definitoria, al comercio al por mayor de paños y vino, los artículos de importación-exportación más socorridos de la ciudad. Según las definiciones de los tratadistas clásicos de los siglos XVI a XVIII, el mercader se caracteriza por dos notas que constituyen la condición *sine qua non* de su actividad: mayorista e importador-exportador.

Sin embargo, estos encuadres son excesivamente simples y netos para integrar al elemento humano abigarrado, social y económicamente heterogéneo, de esta sociedad mercantil poco desarrollada, donde no parece darse en estado puro el especialista del comercio. Toda persona que viva en el ámbito geográfico litoral, como en el santiagués, tiene la oportunidad, al menos una vez o dos en su vida, de desarrollar alguna actividad mercantil, de convertirse, según su mayor o menor capacidad, en un «cargador», el propietario de una partida de bienes comercializables a bordo de un buque. El cargador —hidalgo, mareante, viuda, artesano o mercader habitual— es la figura protagonista del comercio marítimo.

Si entre el conde de Ribadeo, el monasterio de Sobrado, un simple mareante y un pequeño tratante en cueros hay enormes distancias, no se puede hablar de cortes: no hay cesuras ni vacíos de este tipo en la rica y variada gama social de los hombres que viven y medran del comercio o de sus beneficios marginales. La actividad marítima y mercantil aproxima entre sí a gentes de la más dispar condición, cuyo único interés común es hacer dinero. El comercio es para la mayoría de ellos, grandes y pequeños, un medio, no un fin. Para alcanzar el fin, y como se necesitan los unos a los otros dentro de sus diversos campos de actividad, operarán en una colaboración mucho más estrecha de lo que nos dejan ver los ocasionales enfrentamientos entre unos grupos y otros.

Si el comercio, y en particular el marítimo, va a ser una actividad esencialmente urbana (2), si los estratos superiores —caballeros y burgueses— de las villas van a ser la más típica cantera de marinos, armadores y mercaderes, una parte especialmente

---

(1) Ordenanzas de 1475 y 1483, en BRAG-CDH, I, núms. LV y LXIV.

(2) «El sistema urbano medieval fue construido por un grupo social sobre la base de una opción estratégica fundamentalmente a favor del comercio, en contra de la tierra y el territorio» (BAREL, *La ciudad medieval*, 386).

importante de él, el comercio de pescado, si bien canalizado por los puertos de determinadas villas, va a estar mucho más difuminado, en sus fases de elaboración y de primera comercialización, entre los pequeños puertos y aldeas pesqueras de la costa. Los mareantes, como veremos, tienen mucho peso dentro del conjunto de los cargadores.

En el capítulo que sigue trataremos de aproximarnos a la composición social de los distintos grupos de hombres que, en distintos grados de proximidad, sustentan la actividad comercial de los puertos gallegos. Está, en primer lugar, el grupo propiamente mercantil, del que salen también los armadores y patrones de la flota: un grupo socialmente muy heterogéneo, complejo y fluido, cuyo denominador común es el carácter urbano de sus intereses: una nobleza media todavía muy apoyada en la tierra, un grupo de caballeros aburguesados, una burguesía de condición llana, con sus capas más altas tendiendo ya hacia la hidalguía y dentro de la que se observan grandes diferencias en cuanto a status económico y social y protagonismo político dentro del concejo. Los marinos de altura, integrados en gran medida dentro de este grupo, son los eslabones de unión con el segundo, el de los hombres de mar, cuya relación con el comercio no es siempre tan inmediata como en el caso anterior. Si la mayoría de ellos pertenecen efectivamente a la burguesía o a la nobleza urbana, muchos han salido también de entre esos hombres de la ribera que, en una posición de segunda fila, se ocupan sobre todo de la obtención de la materia prima de una parte muy importante del comercio: los mareantes y pescadores, que también, al menos en parte, intervienen directamente en la actividad comercial.

Estos hombres se mueven ante el telón de fondo de una Galicia rural y señorial. ¿Qué intervención tienen señores y campesinos, aparte de aportar los excedentes de sus tierras y de consumir los productos importados? Este tercer grupo, el de los grandes terratenientes laicos y eclesiásticos es, como tal grupo, el más alejado del quehacer mercantil, aunque se den excepciones individuales. Señores grandes y pequeños, pero cuyo poder y posición se fundamentan de una forma predominante en el señorío sobre la tierra y los hombres, y cuyo interés *por* los núcleos urbanos es bien distinto de unos intereses *en* ellos: las ciudades, integradas a estos efectos dentro de su sistema feudal, serán para ellos unas fuentes de renta más, que administrarán si son suyas y que codiciarán si son ajenas, intentando mediatizarlas por vías pacíficas y llegando a ocuparlas violentamente en situaciones de crisis.

La dificultad de hacer unos cortes limpios entre estos grupos, sobre todo en esa zona de transición entre la nobleza laica territorial y urbana, con una perspectiva muchas veces distorsionada por las fuentes, se hará patente a lo largo de este capítulo.

* * *

1) *LOS HOMBRES DE LA VILLA: CABALLEROS Y BURGUESES*

a/ *Los mercaderes.*

Entre los hombres que —entre otras muchas actividades e intereses lucrativos— se dedican al comercio con cierta regularidad, se pueden encontrar representantes de todos los estratos de la sociedad urbana: si la mayoría son pecheros, no son excepción los de

condición hidalga, innata o adquirida. No es facil a veces detectarlos como tales mercaderes ya que, en general, cuando pueden ostentar un título superior, bien relativo a su condición social —caballero, escudero, hidalgo— o a su dedicación —regidor, jurado, juez, cambiador— éste oculta al más simple de mercader.

Sin embargo, es un hecho el que la nobleza gallega, alta y baja, no desdeñaba comerciar, y lo hacía abiertamente, sin perder su status ni preocuparse por su negra honrilla. Una cosa era trabajar manualmente, en quehaceres «viles», cargando fardos o vendiendo al por menor como los «tendeiros» y otra ser un cargador, armador de buques, navegante, con el atractivo adicional de la aventura, del corso y de las presas. Algunos privilegios de que gozaban los hombres de mar —la pena de muerte a fuero de hidalgos, por ejemplo—, contribuían a quitar carácter plebeyo al oficio de marinería, tan vinculado al de mercadería. En esto, Galicia no hizo más que seguir la corriente que dominaba en toda Europa. La vertiente marítima del comercio es la que más campo de acción directa va a ofrecer al estamento nobiliario.

Nos vamos a referir aquí en particular a un sector de ese estamento: la nobleza media y pequeña, caballeros, escuderos, hidalgos en general que, vecinos de las villas, moradores en ellas y en ocasiones, al mismo tiempo, señores de pequeñas poblaciones costeras, alternan la mercadería con el desempeño de cargos municipales. Son estos nobles que, tocados económicamente por la crisis del siglo XIV, han buscado rehacer sus fortunas en los núcleos urbanos (3), integrándose en su sistema económico y buscando en el gobierno municipal el poderío político que les era negado en otros campos. La actividad mercantil de estos nobles urbanizados está bien documentada en la carta que en 1421 envió Juan II «a Rui Sanchez de Moscoso e a todos los otros cavalleros e escuderos que viven e moran *e comerçian* en ese arçobispado (4)» con orden de oponerse a las exacciones ilegales del arzobispo D. Lope de Mendoza.

La actitud ambigua, detectada por varios autores, en situaciones de conflictividad social (5), el hecho de que casi nunca falte uno de estos hombres como líderes de las revueltas urbanas contra los grandes señores (6), se puede explicar en gran medida por esta opción económica, que los situaba en posiciones incómodas, cuando no en dilemas dramáticos. La nobleza urbana estaba cogida entre dos fuegos, en un conflicto entre sus intereses materiales, amenazados como los de unos pecheros más por la rapacidad de los nobles más poderosos (y especialmente vulnerables en este sentido eran sus actividades mercantiles) y la fidelidad a la mentalidad y valores de todo el estamento nobiliario, cuyos intereses opuestos también seguía compartiendo en parte.

Este sector urbano de la nobleza participa en el comercio de una forma mucho más activa y directa que los grandes señores de la tierra. Dos dinastías de marinos y mercaderes de Pontevedra, los Falcón y los Crú, pertenecen a este grupo, o lo alcanzan en algún momento de su trayectoria. Pero Falcón «o Vello» y Pero Falcón «o Moço» pertenecen a la élite urbana de Pontevedra (7). «O Moço», que se describe como «vasa-

(3) PORTELA, Ermelindo, «*Sistema Feudal y proceso de urbanización...*», p. 91.

(4) AM Santiago, *LCS*, f. 92.

(5) RODRIGUEZ GALDO, M. X., *Crisis del feudalismo en Galicia*, «Galicia: Rasgos originales y perspectivas de conjunto», Vigo, 1981, pp. 43-53; RODRIGUEZ GONZALEZ, A., *Presupuestos económicos de las guerras irmandiñas*, *Ibid.*, y artículo *Irmandiños* en GEG. BECEIRO PITA, Isabel, *La rebelión irmandiña*, Madrid, 1977.

(6) PORTELA, *Op. cit.*

(7) AHPPO, *LCP*, *passim*.

llo del Rey» (8), es, además, marino: se le encuentra con frecuencia en los años 30-40 del siglo XV en la ruta Barcelona-Génova (9). Un ejemplo interesante de una transición de este tipo nos lo ofrece el caso de otro miembro del clan, Goterre Falcón. Entre 1476 y 1480 un noble de este nombre, señor de Castrelos, en Vigo, y partidario del conde de Camiña, murió defendiendo la torre do Penso de Vigo contra las fuerzas de Fonseca (10). En 1480, su hijo llamado también así, «escudero, morador en tierra de Fragoso» hace a Santo Domingo de Pontevedra la donación de un lugar en Morrazo por el alma de su padre (11) y figura entre un grupo de nobles gallegos que hacen de testigos, en 1482, al acta de renuncia de Pedro Alvarez de Sotomayor al condado de Tuy (12). Las siguientes noticias que tenemos de él nos lo muestran completamente integrado ya en la sociedad mercantil pontevedresa, a la que seguramente se ha acogido por lazos familiares: en 1494 carga pescado en la nao de Johan Xexo de Cangas (13) y en 1503 llega a Barcelona, también con pescado, al mando de su propio ballener (14). Toda su carrera posterior es una sucesión de cargos municipales, alternados con el comercio marítimo: teniente de Juez de Pontevedra en 1519, el mismo año en que, en otro documento, se titula «mercader» (15), regidor de la villa en los años siguientes y, en dos documentos de 1524, «mercader» y «mariñeiro» (16).

De los Crú, un linaje muy extenso, se sabe que se dedicaban al comercio marítimo desde fines del siglo XIV por lo menos. Eran varios, padres e hijos, tíos y sobrinos, activos casi todos al mismo tiempo (17). Nada hace sospechar su status social, que no aparenta gran cosa; sus mujeres llevan «alcumes» de corte popular: Tareija Crúa, Tareija Anea... el mundo que frecuentan es el de los mareantes y pequeños artesanos: están inscritos en la cofradía de San Juan que, como recordamos, agrupaba a los carpinteros, calafates y canteros de Pontevedra. Pero he aquí que en un documento de 1443, uno de ellos, Pero Crú «o Moço», se declara «vasallo de noso señor el Rey (18)» y su hermano Fernán Pérez estará, años más tarde, en la casa del conde de Camiña (19). Hacia finales del siglo, Gomes Crú («el señor Gomes Crú»), escudero del Arzobispo, se casa con Catalina, hija de García Sarmiento y viuda de Lopo de Avalle. La hija de

(8) AHCB. Munic. *Lletres Closes*, VI-6, f. 95-95 v.

(9) ASG. Not. B. Bagnara 3/151, 152, 153; AHCB, *Lletres Closes*, VI-6, 95-95 v., etc.

(10) Ocampo, cit. ALVAREZ BLAZQUEZ, *Cuadros de Vigo...*, 111, 114-115. Su muerte se produjo seguramente en 1476 y en ningún caso después de 1480.

(11) MP. *Tumbillo de Santo Domingo*, p. 34.

(12) Publ. MASSO, Gaspar, *Pedro Madruga de Sotomayor, caudillo feudal*, Santiago, 1975, p. 162.

(13) PEATGE, 251.

(14) ACA. *Ancoratges*, 7/2/1503.

(15) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1519, f. 38.

(16) *Ibid.*, Prot. 1524, ff. 5-5 v., 61-62.

(17) Dos Gonçalvo Crú, tío y sobrino, difíciles de distinguir, aparecen sacando paños de Bristol en 1390 y 1391 (PRO, E122 16/19-20 m. 4 y 12) y en Valencia en 1399 (ARV MR-19, f. 46); Afonso, hijo de Gonçalvo Crú das Travanquas; Alvaro, marino, activo en el Mediterráneo entre 1410 y 1432 (ARV G-427, 155, y AHM. Not. A. Contestí, 2640 f. 59 v., por no citar más que las fechas extremas); Pero Crú «o Vello» y Pero Crú «o Moço», padre y hermano del anterior, mercaderes en Pontevedra entre 1411 y 1476 (AHPPO, LCP, *passim;* MP. *Tumbillo S. Juan*, 20; AHN, *Tumbo Santo Domingo*, f. 68 v.); Johan Crú, mercader y marino, activo en 1462 entre Barcelona y Bretaña (AHPB. B. Masons Min., 5.º man. c.c., f. 55 v. ss.)

(18) AHN. *Tumbo Sto. Domingo*, f. 68 v. (25/3/1443).

(19) Vasco da Ponte, pp. 474, 480.

ambos, Teresa, que retiene el apellido Sarmiento, se casará con Fernán Pérez III de Andrade (20). Regidor de Pontevedra, «fidalgo» (21). Gomes Crú es armador de buques de gran porte y mantiene relaciones comerciales con Luis García, uno de los principales mercaderes de Valencia interesados en la importación de pescado gallego (22).

Otro caballero de Pontevedra dedicado al comercio marítimo es Tristán de Montenegro, el que, siendo juez de la villa murió al intentar recuperarla al conde de Camiña. En 1462 está en Barcelona con Johan Crú, y suscribe escrituras como «mercator, habitator ville de Ponte veteri (23)». Relacionado con los Crú y con el mercader santiagués Fernán Sardiña (24), trata regularmente con los hermanos Bonet de Barcelona, uno de los principales importadores de pescado de los años 60 (25). Su sobrino Gonçalo Lopes de Montenegro, regidor de Pontevedra, sigue sus pasos, comerciando con Andalucía (26) y dejando en su testamento una importante manda para reparaciones en el puerto (27).

En las otras poblaciones gallegas resulta más difícil seguir la pista a estos vecinos de condición noble, aunque es de suponer que la situación no difiere esencialmente de la de Pontevedra. Pero Piñeiro, «domicellus» de La Coruña, se dedica a fines del XV a actividades entre mercantiles y corsarias en torno a Mallorca (28) y, a su muerte, su hermano sigue su camino (29).

Aparte de los que tenían el comercio como una de sus actividades regulares, nunca faltan los cargadores ocasionales o esporádicos, como Lopo de Pallares, un escudero de Pontevedra hijo del alcalde de la Barreira (30), que en 1494 lleva en la nao de Rodrigo Afonso de Pontevedra 42 milleiros de sardina, y en 1500 88 milleiros en la carabela de Johan Afonso de Cangas (31). Son cantidades nada despreciables, pese a todo, y que nos recuerdan otra de las facetas de la actuación mercantil de estos caballeros: la propiedad de las materias primas del comercio, en la que siguen los tradicionales patro-

(20) *Ibid.*, pp. 415-16 y 472.

(21) En doc. de 24/8/1495, en que da en foro a un marcante una casa suya en las Corbaceiras (AHPPO. Munic. IV-D. *Justicia*. 128 (2), s/fol.)

(22) AHUS. Prot. 3. Gomes de Barral, 1512-13 (12/11/1512).

(23) AHPB. B. Masons Minor. *4.º manual*, f. 59 (20/4/1462). Nombra su procurador a Esteve Bonet y hace de testigo en una procuración similar de Johan Crú.

(24) *Ibid.*, *5.º manual*, dd. 66 v., 69 v. (13 y 15/8/1463). A medias con E. Bonet, compra dos cuartas partes de una nave de Pontevedra.

(25) V. docs. citados. Bonet es su apoderado en Barcelona, ya que él sigue operando desde Pontevedra.

(26) Hace testamento a 17/1/1491, en vísperas de salir para Sevilla (*Documentos... Pontevedra*, I. 211 ss.).

(27) *Ibid.*, y FERNANDEZ-VILLAMIL, *La Puente Vieja Pontevedresa...*, pp. 7-72.

(28) En 1482 es «dominus et capitaneus» de una flotilla de tres balleneres y reconoce un préstamo de 60 ducados venecianos hecho por Fr. Johan de Argensola, Receptor de la Orden del Hospital, a pagar en Mallorca (AHPB. A. Mir.. *Man. c.c. 1481*, f. 96). Podría ser un hijo del regidor de La Coruña Domingo Piñeiro, cuya mujer dona unas casas a la Orden Tercera y funda un oratorio (LOPEZ FERREIRO. *Galicia...*, p. 143).

(29) P. Piñeiro muere poco antes de 1489, dejándole a su hermano su nave y, entre otras cosas, una deuda de 1.300 ducados. El hermano está imposible de localizar para el cobro por estar, según dicen, navegando continuamente (*Docs. Rel. Internac. RR. CC.*, III, n.º 54, pp. 219 ss.).

(30) En su declaración, como testigo de Fonseca, en su pleito con Tavera (f. 1497 v.) declara estos datos, haber nacido hacia 1474-75 y ser «moço pequeño» cuando la Hermandad.

(31) PEATGE, pp. 244, 318.

nes señoriales. Pedro Arias de Aldán, caballero, vecino de Pontevedra y señor del puerto de Aldán, en Morrazo, tiene un privilegio de salazón en él, por el que tiene conflictos con «algunas villas e logares çercanos» que se lo estorban (32). Bien como objeto de especulación o de explotación directa, es interesante señalar la voz de foro que, en medio lagar de sardina de Noya propiedad de S. Martín Pinario, tiene en 1415 la mujer de García de Caamaño de Rubianes (33), hija de Vasco Guillelmes, escudero y regidor de Noya, y sobrina del obispo de Tuy (34).

Pese a su buena disposición, no todos los nobles se mostraban tan avispados para el comercio, especialmente cuando se metían en un mundo que por tantos conceptos les era extraño sin experiencia y por necesidad. Un caso elocuente es el de Diego de Pazos de Probén y su mujer D.ª María Figueroa. Condenado él en rebeldía y fugitivo a raíz de las guerras señoriales, ella se quedó sola en Vigo, en una apurada situación económica. La feliz aventura comercial de esta dama nos la cuenta el manuscrito de Ocampo: cómo, a fuerza de empréstitos, consiguió hacerse con un stock de mercancía exportable y empezó a traficar en las dos direcciones de rigor —textiles de Inglaterra y Flandes, pescado a Andalucía— comprando y vendiendo prudentemente al principio y luego «atreviéndose» (palabras del cronista) a armar sus propios buques, con gran fortuna. Pero su marido, de vuelta del exilio, se picó a hacerle la competencia. Fue un desastre, coronado por la mala suerte del apresamiento de sus dos navíos. El, que iba en el viaje, estuvo cautivo y esclavo varios años, y murió pobre, «que lo demas —dice el cronista— como queda dicho, perdió haciendo mal mercader, por no haberlo sido sus pasados... Y su mujer, después de muerto, tornó a su antiguo trato y le fue la fortuna favorable, que ganó mucho dinero (35)».

Si no ha habido dificultad en demostrar, con estos ejemplos, la dedicación al comercio de parte de ese sector medio y bajo de la nobleza de sangre que opta por la vida ciudadana, otros miembros de las aristocracias urbanas de las que forman parte son bastante difíciles de situar. Hay en todas estas poblaciones una serie de grandes linajes de raigambre fuertemente urbana, que están a lo largo de generaciones en el centro de la vida política del concejo. Son las familias de donde salen los «cobrados» y los regidores perpetuos: los Caamaño, Guillelmes y Coles en Noya, los Marzoas, Juliates, Abraldes, do Campo en Santiago, abundantemente documentados por lo que respecta a las fuentes gallegas, y en un periodo en el que no hubieran dejado de aparecer en las fuentes extranjeras si hubieran tenido un papel mínimamente importante en el comercio exterior, por encima del cual parecen mantenerse, desempeñando como mucho actividades de cambiadores. Parte de ellos por lo menos son caballeros; los otros están indudablemente entre las capas superiores de una burguesía rentista, con altos cargos en el gobierno urbano, que no parecen directamente involucrados en el rudo quehacer del comercio marítimo. Sólo aparecen noticias fragmentarias de personas que pueden tener algún parentesco con ellos: un Pero Carneiro, yerno de Alfonso Coles, de Noya, es mercader en 1397 (36), pero no se le encuentra sobre las rutas del pescado; en Santiago, el linaje de los Españas proyecta algunas ramas secundarias hacia Noya,

(32) AGS-RGS-VI-1483, 25.
(33) AHDS. S. Martín. *Tumbo XIII*, ff. 285 v.-286.
(34) Vasco da Ponte, p. 410.
(35) Cit. ALVAREZ BLAZQUEZ, *Cuadros de Vigo...*, p. 118.
(36) FABEIRO, M., col. particular, cit. en *Breves apostillas...*, 2.ª parte, p. 14, n. 18.

donde aparecen dos marinos con ese nombre (37) y da a la ciudad dos mercaderes a principios del XV, Johan y Afonso Eanes (38) de los cuales sólo el primero aparece sobre las rutas marítimas en operaciones de poca importancia. En cuanto a la aparición de los Guillelmes de Noya, es tardía y poco brillante: en 1500, un Alfonso Guillelmes carga o lleva a Valencia en una carabela de Muros 59 milleiros de sardinas, que encima llegan podridas (39). Cualquiera un poco familiarizado con los nombres de estas oligarquías rectoras de las villas gallegas —caballeros o grandes burgueses, pero en cualquier caso formando parte de la aristocracia local— echa de menos a la mayoría entre los hombres de primera fila de la actividad comercial.

Este retraimiento no se debe, como hemos podido ver, a prejuicios sociales contra el ejercicio de la mercadería. Habría que buscar la razón en el hecho de que no todo es comercio en la vida urbana, y que, si cualquiera vale para rentista, no todo el mundo vale para mercader. Entre la burguesía de las ciudades y villas gallegas, aun las más dinámicas, se perpetúa el sistema de valores económicos señoriales, incapaz de confiar en formas de hacer dinero que no sean la renta de la tierra y, por extensión, de la propiedad urbana. Los mercaderes —que, incluso ellos, como veremos, comparten estos criterios—, son una minoría que no imprime a las ciudades un nuevo modo de producción, y en su defección está seguramente una de las causas del fracaso de las ciudades gallegas en constituir un sistema urbano (40).

Al no constituir una traba para sus actividades, la hidalguía se busca: por deseo de ascenso social evidentemente, pero sobre todo porque significa estar libres de muchas cargas fiscales. Orense, en 1434, «estaua moyto poble e danificada... por quanto... avya moytos moradores que se fasían fidalgos e non querían ajudar ó dito conçello nen pagar mrs. nenhuũs... (41)». En La Coruña, en 1497, se queja el concejo de algunos vecinos que «diz que son mercaderes e escrivanos e herreros e herradores que nunca ovieron el ofiçio de las armas» y tratan de eximirse de las contribuciones diciendo que son caballeros a fuero de León por tener armas y caballos (42). Entre el concejo y los vecinos que se hacían pasar por hidalgos y caballeros se entabló una lucha por las rentas y se empezó a hilar fino en cuestión de títulos, que hubieron de ser confirmados por los reyes (43). Pero si los falsos hidalgos ya no pasaban, seguía siendo relativamente fácil convertirse en uno auténtico, si se tenían amigos en el concejo (44). Los censos de pecheros no resultaban una fuente fiable, y eran frecuente y airadamente discutidos por

(37) Los dos se llaman Johan de España. Uno de ellos, activo entre 1451 y 1463 en Valencia, Génova e Inglaterra, parece haber echado el ancla definitivamente en 1468, en que lo encontramos sedentario en Noya (PEATGE, 63; PRO E122 114/2; ASC Genova, *Padri*, 7, 61 v.; AHDS S. Martín, 12/212). El otro aparece en Valencia en 1494 (PEATGE, 269).

(38) AM Santiago, *LCS*, f. 6 ss.; *Ibid, passim* y ARV, B-248, 28 y B-249, 194 v.-196 v.

(39) PEATGE, 333.

(40) Cf. PALLARES, M.C. *Sistema feudal y proceso de urbanización: algunas reflexiones a propósito del caso gallego en los siglos XII y XIII*, «Jubilatio», p. 104.

(41) AHPO, *Notas Alvaro Afonso 1432-34*, f. 82, en *Devanceiros*, I, 23.

(42) AM Coruña, *Cédulas Reales*, 1/33.

(43) 1491. Orden de los Reyes de que se guarde hidalguía a un Juan de la Trinidad, mercader y vecino de La Coruña (AGS-RGS-III-1491, 172).

(44) «Para los que alcanzaban la fortuna el ideal era introducirse en el estado hidalgo. Esto, por vías legales, era casi imposible ... En cambio había muchos trucos para conseguir que sus convecinos lo sacaran del padrón municipal de pecheros y lo incluyeran en el de hidalgos, o para que, al litigar ante la Chancillería de Valladolid... declarasen que siempre habían sido tenidos él

los que se consideraban indebidamente incluidos en ellos (45). El único medio aparentemente seguro para saber si un determinado mercader es de condición llana es encontrarle llevando fieldades de rentas, pues esto y el poseer bienes de fortuna eran los requisitos indispensables para arrendar esta gestión (46).

Pero para entrar en la hidalguía, aunque fuera por la puerta falsa, había que estar entre la «crême» de los pecheros, tener un nivel mínimo de rentas y unos signos externos —armas, caballos— que respaldasen decorosamente esa pretensión.

Entroncar por matrimonio con la nobleza de sangre, aun la más baja, era otro cantar. Se habla mucho del caso de Bernal Yáñez do Campo, que consiguió casar a una hija suya con un Moscoso, entroncando así con la familia de los condes de Altamira; pero Bernal Yáñez —a quien no hay que confundir con Bernal Yáñez do Camiño, contemporáneo y convecino suyo, que sí era mercader y cambiador— era un caballero de linaje, y no tengo noticias de que desempeñase más oficios que los municipales (47). Igual es el caso ya visto de los Crú de Pontevedra, y su entroncamiento con los Sarmiento y los Andrade: los Crú, aunque seguramente de fortuna modesta, eran caballeros y «vasallos del Rey» desde la primera mitad del siglo XV por lo menos.

* * *

Sería interesante intentar calcular la importancia numérica de los mercaderes profesionales y de la gente que comerciaba ocasionalmente como una más de sus actividades.

Al no contar con documentación abundante sobre los mercaderes, se hace difícil estudiar este grupo desde su propio interior. En las ordenanzas de Santiago citadas más arriba, el día 20 de Enero de 1475 aparecen reunidos 31 mercaderes cofrades identificados por sus nombres y un número indeterminado de ausentes, todos vecinos de Santiago, una ciudad que un siglo más tarde contaba con una población laica de 830 vecinos, 80 de ellos hidalgos y 750 pecheros (48). Entre los años 1437-62 que abarca el *Livro do Conçello de Pontevedra* se ha podido identificar a poco más de cuarenta mercaderes, la mayoría de ellos con cargos municipales y fieldades de rentas, y constituyendo visiblemente un grupo muy minoritario dentro del total de la población mercantil de la villa. Este libro y el similar que se conserva para Santiago, aun siendo fuentes valiosas, nos dan unos datos demasiado superficiales para hacer nada parecido a un censo de esta población mercantil.

---

y sus descendientes por tales. Por estos y otros medios, un número indefinido, pero seguramente muy grande, de las capas superiores plebeyas ingresó en la hidalguía» (DOMINGUEZ ORTIZ, A., *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, 1973, p. 108).

(45) AM Santiago, *LCS*, f. 68 ss.

(46) Cuaderno de alfolíes de Galicia, cap. (15): «Otrosy con condiçion que... mis arrendadores... puedan nonbrar... dos personas que sean llanas e abonadas e vezinos e moradores...» (AGS, *Div. Castilla*, 6.º 14 (125). Pontevedra, 1437: el arzobispo nombra fiel de diezmos y alfolíes a Fernán Pérez, notario y Alvar Nunes, mercader, «por quanto es persona fiable, llano e abonado...» (AHPPO, *LCP*, acta de 7/9/1437). Relaciones anuales de estos fieles para Santiago, en *LCS*, ff. 11, 17 v., 27 v., 28 v. y para Pontevedra, en *LCP*, 1-1 v., 29, 49, 61, 86, 91, 93, 98, 100, 103, 104, 105, 106, 106 v., 108, 108 v.

(47) LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, 30, y *Galicia Diplomática*, IV, 155.

(48) GELABERT, *Santiago...*, 270.

Pero otros datos nos hacen suponer que ésta era muy numerosa, aunque no fuese cualitativamente muy fuerte, y que el elemento que le daba volumen eran los pequeños mercaderes y tratantes, residentes en las villas o dispersos en los puertos de mar de menor cuantía. Si no todos de los mercaderes recogidos en las fuentes citadas se dedican al comercio marítimo, los cargadores —mercaderes habituales o no— que intervienen en éste son muchos. Solamente en seis años de la segunda mitad del siglo XV descargan en Valencia alrededor de mil personas distintas, procedentes solamente de La Coruña y los principales puertos de las Rías Bajas (49). Podemos calcular una cifra parecida para Barcelona, ya que, aunque no tenemos listas de cargadores, las tenemos de los buques que van allí, distintos de los anteriores (50). Otro tanto ocurre con los registros aduaneros ingleses, aunque en éstos el número de cargadores por buque es notablemente menor, tal vez por tratarse de un tipo de comercio en el que se manejan cifras más altas (51). Es significativo el que sólo una proporción muy pequeña de ellos reincidan en la operación, lo que hace pensar en un fuerte predominio del cargador ocasional. Aparte de estas fuentes que nos dan listas masivas, en todas las otras se pueden encontrar, grandes y pequeños, muchos de ellos negociando a pequeña escala. He recogido en total los nombres de unas cuatro mil personas que en algún momento se dedican al comercio marítimo, y la mayor parte de las cuales está dentro del marco cronológico 1380-1500, para un limitado número de poblaciones: Santiago, La Coruña, Pontevedra, Noya y Muros sobre todo, aunque el resto de las villas marineras está también representado a escala mucho más modesta.

* * *

Salvo algunos casos en que ciertos apellidos y «alcumes» se sostienen con gran vitalidad a lo largo de generaciones, el mercader gallego, coincidiendo también en esto con lo que sucede comúnmente en el resto de Occidente, tiene poca continuidad familiar. Tras hacer esta afirmación, hay que corregirla y matizarla teniendo siempre en cuenta que:

a/ Las fuentes que se manejan son escasas, parciales y externas al grupo.

b/ El que en un testamento no se mencione descendencia no significa siempre que no la haya habido: se puede excluir de la herencia a hijas ya casadas a las que se ha dotado, y a hijos varones a quienes se les ha adelantado su parte para que se establezcan por su cuenta.

c/ Teniendo en cuenta que la transmisión de nombres y apellidos no tiene unas reglas fijas, es muy problemático saber quién es hijo de quién, a menos que se indique expresamente.

d/ Los apellidos o «alcumes» se transmiten en ocasiones a criados y parientes colaterales, creándose, en la medida en que se puede observar, situaciones de clan familiar.

Por lo tanto, lo que se va a desarrollar a continuación tiene carácter provisional y hay que aceptarlo con prudencia.

---

(49) PEATGE, *passim*, esp. introducción, pp. 23-32.
(50) ACA, Real Patrimonio, *Ancoratges, passim*.
(51) *PRO London, Customs Accounts*, E122, *passim*.

He recogido, sólo hasta 1500, 25 casos en los que se ve en forma inequívoca, entre mercaderes, o mercaderes y marinos, una colaboración familiar, bien por asociación en vida, bien por continuidad a la muerte de uno de ellos. Las proporciones son las siguientes:

Asociaciones de	
Padres-hijos	5
Hermanos	7
Suegros-yernos	1
Tíos-sobrinos	3
Hijos-madres	1
Grado desconocido	8
	25

La intervención de los familiares como colaboradores del mercader no parece, según esto y con todas las salvedades antes indicadas, muy importante. En algunas ocasiones los hijos secundan al padre y realizan la parte más activa del trabajo. En 1463, Johan Gonçalves «Papalagaviota», propietario de 1/4 de la nao *Santa María de Gracia* de Pontevedra, envía a Barcelona en ella como apoderados suyos a su hijo Johan Gonçalves «o Moço» y a otro mercader, Afonso García (52), que se van a ocupar, durante toda la primavera y verano siguientes, de explotar la nave en viajes de transporte y finalmente de vender su parte a otra persona. En 1491, Estebo Rodrigues, patrón de una nao de Muros, lleva a bordo a su hijo, que descarga una partida de mercancía (53). Afonso Monís, que en los años 1491 y 1494 ha llevado mercancía de Muros a Valencia, en 1500 la manda por su hijo (54). Sobre la continuidad en los negocios sabemos menos: hay bastantes referencias, como veremos más adelante, a mercaderes muertos sin hijos o con hijos menores. Afonso Fernández de Morelos, mercader de Santiago (55), tiene un hijo que se llama como él. En 1457-59, éste, de 28-30 años de edad, vecino de La Coruña y patrón de una gran nao de 480 toneles, se dedica a transportes por el Mediterráneo, con base en Génova. Su padre, por esas fechas, ya ha muerto, pues en los documentos se titula «A.F. de Morelos, *quondam Alfonsi* (56)». En Octubre de 1444, en una nao de Alvaro Lopes de Pontevedra, mercader y armador, cuyo hijo Tristán es arrendador de la sisa, cargan pescado Johan García y su hijo (57).

La asociación entre suegros y yernos no debía de ser infrecuente entre los mercaderes con hijas casadas, aunque sólo tenemos explícito el caso de los mercaderes de Pontevedra Johan Bieites Corujo y su yerno Afonso Gomes (58).

(52) Carta de poder y procuración hecha en Pontevedra, a 18 de Enero de 1463, ante el notario Johan Afonso Gago, documentada en escritura de 25/8/1463 hecha en Barcelona (AHPB, B. Masons Minor, *5.º man.*, 690).

(53) PEATGE, 203.

(54) *Ibid.*, 196, 278, 332.

(55) Aparece entre un grupo de mercaderes de La Coruña reunidos en el concejo a 31/5/1440 (ACS. Cart. 3.ª/1, en LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, 74).

(56) ASG. Not. T. Duracino, 3/155 y otros.

(57) AHPPO, *LCP*, f. 74.

(58) *Ibid.*, ff. 75, 103, 104.

El caso de un mercader asociado con su madre, que le sucede en sus negocios, parece tener carácter excepcional. Se trata de Juan Rompastre, de La Coruña, y su madre Teresa Sánchez. Hacia 1480, ambos compraron mercancías en unas circunstancias de legalidad dudosa; en 1484, fallecido él, la reclamación sigue contra Teresa Sánchez, que continúa en activo (59).

Los casos de tíos y sobrinos en la misma o similar profesión deben de ser tan frecuentes como difíciles de seguir. De los tres recogidos, el más significativo es el del cambiador de Santiago Alvaro García, cuyo sobrino, mercader, se llama como él y, por moverse en los mismos círculos, es distinguido con el apelativo de «o Moço» (60).

El más frecuente caso de inclusión de familiares en una compañía de negocios se da entre los hermanos, que suelen colaborar estrechamente. Afonso y Johan da Pena, «quondam Lopi», de La Coruña, emprenden un viaje al Mediterráneo en 1434, y forman la típica asociación mercader-patrón. El marino es Afonso, y antes de partir recibe de Johan una cantidad de dinero (por todos los aspectos, un préstamo a riesgo o un «cambium») ante el notario de La Coruña Ruiz de Candamo, a 31/3/1434, devuelto en Génova, en florines de oro de Aragón, a 6 de Septiembre de 1435 (61). También operan juntos en Génova, en 1460, Johan Beltrán y Pero da Prata, vecinos de Noya e hijos de Fernán Pérez y Sancha Fernández (62). Los hermanos Gomes de Castro y Ruy García Gordo, son ambos mercaderes en Santiago en 1418 (63), y es posible que también sean hermanos Pero y Antón Fabeiro, cargadores y copropietarios de una nave de Noya en 1494.

En dos de los casos recogidos uno de los hermanos hace de factor del otro en el extranjero. Gonzalo de La Coruña es factor en Brujas de su hermano Juan Sánchez; estuvo en la cárcel por su causa, y en 1447 recibe de él indemnización y liquidación de deudas. Culpable o no, la gestión de Gonzalo no debió de hacerse a gusto de Juan: para evitar futuros problemas se deshace la asociación y se retiran los poderes (64). Un fuerte mercader de Santiago que opera alrededor de 1500 entre Bordeaux y Londres, Pero Alonso Ibáñez, tiene en Londres de factor a su hermano Juan (65).

La mayoría de los testamentos de mercaderes que conservan su texto medianamente íntegro abonan la hipótesis del aislamiento de estos hombres como profesionales dentro del grupo familiar y de su escasa continuidad dinástica. Examinemos los más significativos:

En 1374, Francisco Eanes, mercader de Padrón, muere sin descendencia. Como fórmula de precaución, testa a favor de unos eventuales hijos que puedan nacer de su mujer con posterioridad a la fecha del testamento; pero poco después su mujer, ya viuda, aparece como su heredera universal, tal como estaba previsto en el caso de fallecer sin hijos (66).

Fernando Abril, mercader de Santiago, que testa en 1397, deja por herederos universales a Pero Domingues Afinador y a Joan Fernandez, escolar, su sobrino. No

(59) AGS-RGS-III-1484, 170.
(60) AHDS. S. Martín 12/424.
(61) ASG. Not. T. Duracino 4/182; B. Bagnara 3/309.
(62) ASG. Not. T. Duracino 5/125.
(63) PEATGE, 233-234.
(64) GILLIODTS, *Cart. Cons. Espagne*, I, pp. 29-30.
(65) ADG Not. 12204-5, en BERNARD, *Navires...*, III, pp. 102-103.
(66) AHUS. BN. *Santo Domingo*, 336, ff. 28 v. ss.

menciona mujer ni hijos (67). Sin embargo, el «clan» de los Abril no se extingue: hay otra rama de la familia (Afonso Fernandez Abril) en vida de Fernando (68). En las décadas posteriores seguirá habiendo en Santiago gente de ese apellido, parte de ella al menos dedicada al comercio y cambio.

Afonso da Cámara, cambiador y mercader de Santiago, muerto en el mar en 1442, deja viuda (con la que parecía estar casado de poco tiempo) pero no hijos; quedan por herederas universales su madre y una hermana (69). Tampoco deja hijos herederos Pero Leal o Vello, que testa a 3/4/1443; todo va a Johan Ares do Vilar, también mercader, y a varios criados suyos (70). Otro documento nos informa que Johan Afonso, mercader de Santiago fallecido en 1435, deja solamente un hijo menor, que queda bajo tutela (71).

Vemos así como, pese a las medidas que favorecen la continuidad familiar en los oficios (72), el grupo de los mercaderes tendrá que recurrir a otros mecanismos para perpetuarse: apertura de los gremios a la gente nueva, a veces reclutándolos bajo presión en un intento de reforzar la solidaridad estamental (73), y recurso a los «criados» como sustitutos de los hijos, dejándoles herederos de hacienda y negocios, como se verá con más detalle en otra parte.

* * *

Las vinculaciones entre el estamento mercantil y la Iglesia eran seguramente mucho más estrechas de lo que indican los escuetos datos en los documentos. Para empezar, estaban los vínculos familiares. Aparte de los parientes pertenecientes a las Ordenes monásticas, más difíciles de localizar (74), las relaciones de parentesco entre el clero compostelano y la burguesía de Santiago y sus puertos subsidiarios son evidentes (75). Muchos hombres pueden haber hecho carrera en el comercio y en los cambios por ser sobrinos, criados o hijos naturales de clérigos, así como, inversamente, muchos burgueses buscaban colocar a sus hijos en cargos eclesiásticos. Había, luego, frecuentes ocasio-

(67) *Ibid.*, f. 10.

(68) *Ibid.*, f. 9 v.

(69) AHUS, *Tumbo Cambiadores*, ff. 6-6 v.

(70) AHUS. BN. *Sto. Domingo*, 336, f. 106 ss.

(71) AHDS. S. Martín, 12/571.

(72) Cf. las facilidades —por otra parte las usuales en todas partes— que se dan a los hijos de cofrades para ingresar en la cofradía de mercaderes de Santiago (BRAG-CDH, I, 180 ss.).

(73) En Santiago, si un hombre ejerce oficio de mercadería sin ser cofrade, se le invita a entrar en la cofradía, y si no lo hace se le toman prendas y se le impide ejercer su actividad hasta que entre (*Ibid.*).

(74) En 1508, el mercader de Noya Antón de Paz, tiene un hijo, Fr. Alonso de Paz, en S. Martín Pinario (AHDS. S. Martín, 10, f. 456). Fr. Estebo de Camoens, del convento de S. Francisco de Pontevedra, es familiar del mercader Gonçalo de Camoens (AHPPO, *LCP*, f. 25 v.);su sobrina María Rodrigues se casa con el mercader Pero Vidal (Docs. Sta. Clara de Pontevedra, publ. BRAG-CDH, I, n.º LXXVII).

(75) Aunque en la mayoría de los casos no conozcamos la relación exacta de parentesco, los apellidos de los linajes burgueses de estas poblaciones aparecen constantemente entre los canónigos de Santiago, párrocos y otros sacerdotes. Johan Fernández de Canas, canónigo y tesorero del Cabildo entre 1400 y 1426, es de familia de cambiadores y mercaderes de Santiago (AM Santiago, *LCS, passim;* LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, 105). Fernán de Ben, que en 1397 es «porteiro» del cabildo compostelano, es de los Ben de Noya, comerciantes y marineros, activos en esos

nes de hacerse favores y servicios recíprocos con interesantes derivaciones económicas, préstamos y anticipos de dinero, como los 1.000 mrs. que en 1408 presta Francisco Leal al monasterio de S. Payo de Antealtares (76) o los 2.000 mrs. viejos que le deja el mismo año Rodrigo Eanes da Fonte do Franqueiro para amortizar por cuatro años el arriendo de las rentas de Abanqueiro y Boiro (77), o el préstamo que la mujer del mercader de Noya Martín Criado hace a ese mismo monasterio en 1467 (78). Oficios también de gestión recaudadora, que adivinamos más frecuente en el caso de los monasterios femeninos: Ruy de Padrón, mercader de Noya, aparte de prestar dinero a la abadesa de Conjo D.ª Guiomar López, se preocupa de recaudarle rentas de pan, foros, etc., por las que recibe carta de pago (79).

* * *

Es difícil llegar a una estimación objetiva de la riqueza de los grupos mercantiles en las villas de la costa; la poca ostentación —incluso ocultación— de las fortunas, las continuas quejas y lamentaciones sobre su pobreza y, como siempre, la falta de documentos no permiten más que hipótesis. Pero había un hecho firmemente arraigado en el conocimiento de la gente gallega de la época: en los puertos gallegos había mucho dinero, la costa era una zona privilegiada con respecto al interior, y tenían especial fama de ricas las villas de las Rías Bajas: «al dicho tiempo de la Hermandad hera la gente muy rica y... la gente de Santiago y de Pontevedra, Noia e Muros e otros puertos hera gente muy rica, y mas que no agora, porque el testigo conoscio muchos mercaderes y personas de las dichas tierras que heran muy ricos, y que sienpre la gente del arçobispado y pueblos de la Iglesia de Santiago son más ricos comunmente que los de otras ningunas partes deste Reino, y que en aquel tienpo heran mas ricos en todas partes que agora (80)». Pasada la crisis, y pese a las declaraciones de este testigo interesado en acentuar el contraste, la relativa prosperidad se volvió a recuperar, y Santiago y su tierra se mantuvieron a la cabeza de todo el territorio gallego en cuanto a producción de riqueza (81). El cuadro que se expone a continuación presenta las cifras totales de rentas procedentes de Galicia y su porcentaje dentro de las rentas de la Corona de Castilla en seis años entre 1429 y 1504:

---

mismos años (ACS. *Tumbo H*, f. 4 v.-5). Igual sucede en 1405 con Pero de Paz, clérigo de Santiago de Louro, y Afonso de Veiga, canónigo de la catedral, ambos apellidos de mercaderes importantes de Noya y Muros (*Ibid.*, f. 9 v.). El canónigo Johan Janeiro de 1483 es muy probablemente descendiente de un mercader de ese nombre activo en 1426 (*LCS, passim; H. C.* VII, 328). Finalmente, el obispo de Oviedo D. Johan Ares do Vilar es familiar del mercader y cambiador del mismo nombre; hijo de Miguel Rodrigues do Vilar y sobrino por parte de madre de Pero Eans Leiteiro (*H. C.*, VII, 362).

(76) AHDS. S. Martín, 11/62.

(77) *Ibid, loc. cit.*

(78) *Ibid.*, 12/78.

(79) *Ibid.*, ff. 359, 360.

(80) *Pleito Tavera-Fonseca*, f. 310 v.

(81) «Santiago, con su arzobispado y el obispado de Tuy, no era sólo el centro religioso de Galicia, sino también el económico, a juzgar por el nivel de sus rentas reales, en torno al sesenta por ciento de las de toda la región. Los obispados de Lugo, Orense y Mondoñedo, y los «partidos» de Vivero y Sarria desde 1480, completan la geografía tributaria gallega. Su importancia en el panorama de ingresos de la Corona venía a ser de un 5 por ciento del total, hasta que la crisis política y bélica desencadenada en los años sesenta lo redujo a algo más de un 4 por ciento y

	Miles mrs.	Doblas	Indice	% s/total
1429	3.022	29.058	100	4,8
1451	4.400	29.333	101	5,2
1465	3.486	19.230	66	4,2
1482	6.548	17.940	61,7	4,3
1493	11.123	30.475	106	5,1
1504	16.171	43.122*	148,4	5,8

*Ducados, no doblas (82)

Restringiendo el campo al ámbito local, algunas noticias sueltas hacen pensar en ciertos niveles de prosperidad. En una villa muy pequeña como era Rianxo, que ni siquiera era puerto de carga y descarga, dos «raids» muy seguidos de los criados de Fonseca en sus años de discordia con los puertos de la ría de Arosa despojaron a los vecinos «de quanto oro e plata e moneda, ropa e otras cosas» tenían, por un valor aproximado de millón y medio de maravedíes (83). Si examinamos los diezmos eclesiásticos pagados por mercaderes y mareantes de Pontevedra, la mitad de los dos de Santa María la Grande ascendía en 1515 a 86.500 mrs., correspondientes al producto del comercio de la sardina, paños, vino, «baxuras», foros y diezmos personales, un área donde el fraude por parte de los contribuyentes era más factible que en el cálculo del diezmo de los productos agrícolas, ya que muchas veces era una «estimación de conciencia» (84). Si entre los feligreses de Santa María la Grande predominaban los mareantes y pescadores —era la parroquia de la Moureira—, la de San Bartolomé, sobre la que no tenemos cifras, agrupaba a una población más selecta y aún más pudiente: la de los mercaderes burgueses y caballeros. Esta mitad de diezmos correspondería teóricamente a unas ganancias netas de 1.730.000 mrs., que siempre serían algo inferiores a las reales.

A escala individual, no hay posibilidad de seguir por los documentos los negocios de un mercader concreto a lo largo de su vida activa. Sin embargo, podemos basarnos en algunos indicios para tratar de evaluar la fortuna de algunos de estos hombres: el dinero invertido y arriesgado en fianzas, fieldades y préstamos; las propiedades, limosnas y mandas testamentarias y el valor de los cargamentos que en ocasiones les vemos manejar.

---

provocó un descenso en el indice de valor en moneda de oro hasta la cifra de 61,7 en 1482, muy parecida a la asturiana. El alza entre esa fecha y 1504 fue enorme: al terminar el siglo, el porcentaje sobre el total de rentas era de 5.8 por ciento y el indice en moneda de oro 148.4. Hay que señalar un aspecto politico de esta mejora: desde 1486 se afirma la autoridad regia en Galicia como nunca lo había estado antes. El cobro de contribuciones se regularizó, y antiguos malos usos tributarios, como, por ejemplo, la negativa a contribuir en los «servicios» de Cortes, tendieron a desaparecer. Los aspectos económicos que hayan incidido sobre esta evolución tributaria deben ser también propios de Galicia, en gran medida, dada la especificidad de esta región»(LADERO QUESADA, M. A., *Para una imagen de Castilla (1429-1504)*, Barcelona, 1982, 99-100). Me parece conveniente puntualizar que el arzobispado de Santiago, en este contexto fiscal, incluía también las ciudades de La Coruña y Betanzos, y no sólo las tierras bajo el señorío directo del arzobispo.

(82) Datos entresacados de LADERO, *Op. cit.*, cuadros pp. 106, 108-113. Cf. su comentario en nota anterior.

(83) AGS-RGS-X-1480, 96.

(84) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1514-15, ff. 15-16.

Por lo que respecta a las inversiones mercantiles, faltan precisamente datos para los mercaderes más activos; personajes perfectamente oscuros aparecen manejando a veces cargamentos de una cuantía considerable. Al mercader Alvaro Pérez, de La Coruña, le cogen en 1475 mercancías y armas a bordo de su nave por valor de 5.000 doblas de oro (millón y medio de mrs. al cambio de 1473) (85); Gonçalo Mariño, un vecino de Rianxo y procurador del concejo, tiene hacia 1480 una nao que, con su cargamento, se evalúa en 700.000 mrs. (86), teniendo en cuenta que el valor del buque propiamente dicho difícilmente pasaría de los 200.000.

El arriendo en fieldad de las rentas más fuertes del fisco local (diezmos y alfolíes, alcabalas de vino, pescado y paños) puede ser también un índice de riqueza, ya que las personas que las tomaban debían en principio tener bienes de fortuna y pagar unas fuertes fianzas. En Pontevedra, en los años centrales del 1400, destacan en este aspecto los mercaderes Alvaro de Penaflor, Johan de Sevilla y Gonçalvo de Camoens, y el marino Gomes de Santiago.

Alvaro de Penaflor lleva la fieldad de las alcabalas de vino, hierro y paños en 1437; la de paños y hierro en 1438; las de vino, hierro y sal en 1441; las mismas y el alfolí en 1442. Faltan datos para el 43, pero en 1444 lleva las del vino y el hierro, y hasta fines de año es designado por el arrendador mayor para la fieldad del alfolí, al habérsele revocado el cargo al fiel anterior. Finalmente, en 1448, año en que desaparece de la documentación, es fiel de las alcabalas de paños y hierro (87).

Johan de Sevilla comparte con el anterior alguna de las fieldades. Lleva el pescado, hierro y paños en 1437; vino y pescado en 1438; pescado y diezmos de la mar en 1442; pescado y paños en 1442; pescado en 1448; pan, grosura, salvajina y fruta en 1451 hasta Junio, en que sustituye la del pan por la de los paños; en 1452, pescado y salvajina; en 1453, pescado y hierro. En 1454 cesa su actividad de fiel al asumir la de jurado —eran incompatibles— y será jurado y regidor de la villa en 1460, fecha en que se le pierde la pista (88).

En cuanto a Gonçalvo de Camoens, tras llevar el mayordomazgo de la villa hasta 1437, desempeña la fieldad de las alcabalas de pescado, paños y sal en 1438; la del alfolí en 1440 y 1444, en que lleva además las alcabalas de sal y pescado y los diezmos de la mar; en 1445, los diezmos, aunque ese mismo año los tiene que dejar al ser alcalde (89).

Gomes de Santiago, un marino que en 1439 era patrón y propietario de una barca de unos 50 toneles con la que exportaba pescado y hacía transportes en Barcelona (90), es fiel regular, entre 1448 y 1460, de las alcabalas del vino (1448, 1454, 1455, 1458, 1460), bestias (1454), sal (1456), diezmos y alfolí (1455, 56 y 57) (91).

En Santiago, la frecuente rotación de fieles de las alcabalas más fuertes de la ciudad (vino, paños, pescado y carne) y los pocos años cubiertos por esta documentación no permiten un estudio similar.

Un indicador tan comúnmente admitido para calibrar la importancia de un mercader como es el radio geográfico de sus negocios, ha de ser aquí examinado con cuidado.

(85) AGS-RGS-II-1478, 84.
(86) V. nota 1.
(87) AHPPO. *LCP*, ff. 1, 29, 49, 61, 61 v., 73 v., 74, 75, 86.
(88) *Ibid.*, ff. 1, 29, 49, 61 v., 86, 93, 98, 100, 103, 109.
(89) *Ibid.*, ff. 25 v., 29, 44 v., 78.
(90) ACA, *Ancoratges*, 5/6, 23 y 30/8/1439.
(91) AHPPO. *LCP*, ff. 86, 103, 104, 105, 105 v., 106, 106 v., 108 v.

No todos los gallegos que exportan simultáneamente vino a Brujas y sardina a Roma se pueden incluir entre los mercaderes siquiera medianamente fuertes. Aun sobre esas rutas largas predomina el pequeño cargador, que en muchas ocasiones simultanea el comercio con el transporte por cuenta ajena; hay además que contar con la práctica de repartir los cargamentos en varios buques, que, salvo que se contase con una documentación muy completa, nos impide juzgar a estos hombres por el tamaño de las partidas de mercancía que podemos encontrar a su nombre. Es pues más interesante tratar de conocer el tipo de sus actividades y sus contactos en países extranjeros. Bajo ese criterio, los mercaderes de auténtico rango internacional son numéricamente muy escasos y poco espectaculares. Un Alonso de La Coruña, que está en Amberes en los años 1490-95, está relacionado con mercaderes de Leiden y tiene apoderados flamencos. Diego de Haro, del círculo de mercaderes de Burgos, es factor suyo; él mismo no es residente en Amberes, ni pertenece a la clase de los mercaderes itinerantes, aunque realiza frecuentes desplazamientos (92). Otro gallego, Alonso de Prada, tiene actividades, en 1511, en Brujas, Vizcaya, Portugal y Madeira, y contactos con los Frescobaldi de Brujas. Muy viajero también, recibe un poder de uno de éstos para actuar contra dos de sus factores en Madeira (93). Un mercader de Santiago contemporáneo suyo, Pedro Alonso Ibáñez, está muy introducido en el círculo de mercaderes burgaleses de Bordeaux y en el tráfico del pastel de Toulouse. El se desplaza frecuentemente entre Santiago y Bordeaux, donde tiene un criado, Diego o Jácome («James») Montouto; entre 1499 y 1502 hace quince expediciones Bordeaux-Londres, donde su hermano Juan, establecido permanentemente, le hace de factor (94). Pero estos casos sólo aparecen excepcionalmente, y son dignos de observación dos detalles: el que ninguno de ellos parezca tener mucho protagonismo en los asuntos de sus ciudades respectivas, ni tenga intereses en el comercio del pescado, donde no hubieran dejado de aparecer.

Como contrapunto y ejemplo típico de la actividad mercantil de un «notable» dentro del ámbito santiagués, podemos seguir, muy a grandes rasgos, las de algunos miembros de la familia Abril. En 1402 y 1410, el mercader y cambiador Gonçalo Abril se encuentra todavía en su período itinerante: lo encontramos en Valencia, a donde ha ido seguramente a vender pescado, y de donde saca con destino a Galicia, entre las cosas vedadas, cobre, plomo, armas y dos tazas de plata decoradas con esmaltes (95). En 1416 es cambiador y está activo por lo menos hasta 1422 (96). Su hijo o familiar Gonçalo Abril o Moço parece ya un sedentario: nombrado cambiador del Arzobispo en 1438 (97), comercia también con los países del Norte, importando paños por La Coruña y Betanzos (98). Interesado también en los mercados del Mediterráneo, da préstamos (cambios marítimos) a dos patrones que zarpan hacia allá y comercia en pescado con Valencia y Barcelona a través de un apoderado, un santiagués itinerante, liquidando sus cuentas pendientes con los catalanes en la feria de Medina del Campo

(92) SAA, *Certificatieboeken*, 317, 1059; *Schepenbrieven*, 2963, 3082 (referencias de la ed. de R. DOEHAERD).
(93) GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, II, 391.
(94) ADG. Notarios, en BERNARD, *Navires...*, III, pp. 80-125.
(95) ARV. MR-21, 49 v. y B-247, 130-131; MR-31, 99, 107.
(96) AM Santiago, *LCS*, 3 v., 94 v.
(97) ACS, *Tumbo G*, f. 14.
(98) AHDS. S. Martín, 12/234. (1469).

(99). El ciclo se cierra con un tercer Gonçalo Abril de nuevo viajero, que carga en una nao de Muros, con destino a Valencia, una pequeña partida de una bota de sardina, en 1491 (100).

Pero estos mercaderes de cierta importancia —aunque modestos al lado de los poderosos burgaleses y sevillanos— quedan completamente eclipsados frente a la masa de pequeños tratantes y artesanos, cargadores de ocasión, marineros que negocian su pacotilla y sus pequeñas —o no tan pequeñas— partidas de pescado y de cueros. Los registros del Peatge de Mar y de Coses Vedades de Valencia, las cuentas aduaneras del Public Record Office son bien elocuentes al respecto. El volumen total del tráfico está repartido entre una multitud de personas entre las que figuran muy pocos de los elementos social y económicamente más poderosos de cada puerto: aun entre esas personas, pocas de ellas vuelven a aparecer con un mínimo de frecuencia.

Los testamentos que se conservan están demasiado extractados para obtener de ellos un estado fidedigno de la hacienda de un mercader, pero nos pueden dar una idea aproximada de su envergadura. Tomemos el caso de Francisco Eanes, el mercader de Padrón cuyas disposiciones testamentarias examinamos en otra parte. Deja, en bienes inmuebles, uno o dos casales en Lestrove; cinco casales más, comprados a Roy Martín de Magariños por 2.200 mrs. de blancas; otro en Porto (S. Salvador de Sobradelo); otro en Figueiredo, comprado y cambiado, con derecho de presentación y, finalmente, sus «casas» de vivienda en la villa de Padrón, con una bodega de la que manda dar 25 azumbres castellanos del mejor vino, aunque exista la posibilidad de que no los haya en el momento de su muerte, en cuyo caso habrán de comprarse. El capítulo de haber y debe es muy poco importante, y denota un predominio de operaciones al contado: tiene pendientes de pago unas 11 libras y 50 mrs., más las arras de su mujer, por las que da a ésta el casal de Figueiredo. Varias personas le deben 100 mrs. de blancas «e outros dineiros moitos por escritos», que son seguramente cantidades inferiores, o se harían constar; 50 mrs. los «hereus de Nego Ortis», a los que perdona la deuda. En cuestión de bienes muebles, «panos e voontades de casa e preseas... e doas d'ouro e de prata, e cintas de prata...». Como mandas, aparte de los gastos de entierro y monumento funerario, deja en total unos 1.000 mrs. (especificando que sean de blancas), paga además cuatrocientas y pico misas y cuatro peregrinaciones: a Guadalupe, la Oliveira (Ribadavia), la Franqueira y «o Corpo Santo Frei Pedro González». A familiares y criados, paños de Valenciennes y cantidades de dinero no muy grandes, casi todas en pago de deudas atrasadas, apartando a su hermana de la herencia con un sueldo y una manda de 300 mrs. (101). Con toda la prudencia que exigen estas interpretaciones, parecemos hallarnos ante un hombre en cuya vida económica la práctica de la mercadería no deja mucha huella, y que es solamente una fuente de dinero líquido, que luego invierte, a la manera tradicional, en la tierra.

En cuanto a las viviendas, no parecen haber sido especialmente palaciegas las de los mercaderes más pudientes. Es cierto que la oleada barroca dejó en pie muy poco de la edificación medieval de Santiago; pero la mayoría de las buenas casas que quedan o se recuerdan pertenecía a la nobleza, y lo mismo puede decirse de Pontevedra y Noya. La imagen urbana de Santiago a fines de la Edad Media era de una sordidez que

(99) AHPB. B. Masons Min. *5.º man. c.c. & al.*, 1463, 26 v.-27.
(100) PEATGE, 204.
(101) AHUS. BN. *Santo Domingo*, 336, ff. 28 v. ss.

llamaba la atención de los viajeros (102). La sustitución, en La Coruña, de las viejas casas de madera por otras de piedra, sobre todo en el arrabal de la Pescadería (103), tampoco se aprovechó para la edificación de grandes mansiones. Podemos imaginarnos tranquilamente la vivienda del mercader gallego, aunque fuese rico: pequeña, oscura y estrecha, del tipo de esas casas de bajo, bodega y planta cuyos solares y distribución todavía se observan perfectamente en Santiago. Seguramente las referencias plurales a «casas» en las escrituras se debe a que, si alguien quería tener un domicilio más amplio, debía combinarse un «dúplex» o «triplex» con varias de ellas colindantes. La práctica debía de ser corriente a partir de un cierto status económico: la mención a «casas de morada» es más frecuente que a una casa, en singular, a la que se limitaban los más humildes (104).

Estas viviendas tenían, desde luego, algún espacio reservado para almacenamiento de mercancías; sin embargo, son casi inexistentes las menciones de *stocks* depositados en ellas como formando parte de los bienes del dueño de la casa (105); su presencia allí tenía seguramente un carácter pasajero y su propiedad estaba muy fraccionada. Entre los mareantes y otras personas dedicadas a la salazón, y en las villas en las que los lagares de sardina no estaban en una zona separada, era costumbre, como hemos visto en otro capítulo, tener dependencias destinadas a este fin.

Las muy incompletas relaciones de ajuar doméstico que se conservan nos transmiten la misma impresión de unos interiores donde los lujos brillan por su ausencia: toda la riqueza del ajuar se concentra en unas cuantas alhajas de la mujer y en los objetos de plata y estaño que se tesaurizaban más con fines crematísticos que por el deseo de disfrutar de objetos bellos y valiosos (106).

---

(102) Un peregrino de Florencia, que viajó a Galicia por tierra en 1477, después de extasiarse ante las bellezas de Cacabelos, Villafranca del Bierzo, Triacastela y Portomarín, dice que Santiago es «una ciptà picchola et drento porcinosa: é pochi artigiani...» solamente encuentra lucidos la catedral y el clero («la chericheria», con «molti calonachi») (DAMONTE, Mario, *Da Firenze a Santiago di Compostella: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, «Studi Medievali», XIII (1972), pp. 1063-1064). Betanzos, en 1501, es «... del tamaño de Hal, puerto de mar asentado en la vertiente de una montaña. Es ciudad de piso desigual, estrecha, mal pavimentada...» (Antonio de Lalaing, *Primer viaje de Felipe el Hermoso*, en GARCIA MERCADAL, *Viajes...*, I, 450).

(103) V. *supra* cap. II.

(104) Fernando Abril, de Santiago, hacia la fecha de su muerte entre 1397 y 1400, vive en «casas» en la Algalia de Arriba (AHUS, BN. *Sto. Domingo 336, f. 8)*. En 1397, Fernando Almallo, mercader o marino de Noya, comparte en cambio con Gomes Lourenço, mercader, y su mujer, una casa propiedad del cabildo, cerca de la porta do Ribeiro Grande. Ese año se autoriza la partición de la vivienda entre los dos. Aparte de ser vecinos, Almallo y G. Lourenço debían de tener una relación mercantil, porque aparecen juntos en Valencia en 1403 *(ACS, Tumbo H*, 4 v.-5, y ARV, MR-22, 78). Francisco Eanes, el mercader de Padrón ya citado, tiene en esta villa su vivienda, unas «casas» con bodega (AHUS, BN *Sto. Domingo*, 336, 28 v. ss.). Pero Crú o Vello, mercader de Pontevedra, debe de tener una vivienda bastante buena, ya que alberga a huéspedes del arzobispo, como «o cavaleiro Chamorro», que se aloja en ella en 1437 (*AHPPO*, LCP, f. 26).

(105) En una separación de cuerpos y bienes entre el mercader de Santiago Afonso Peres y su mujer, en 1415, él se queda con lo que era de su propiedad, «asi diñeiros conmo ouro e prata et mercadorias quaes quer que sejan...» (AHUS, *Tumbo Cambiadores*, f. 13).

(106) En el documento arriba citado, la mujer se queda con «todas las suas doas et joyas d'ouro e de plata e de aljofre e çintas de plata e guirlandas e abotoaduras e contas de alanbre e outras quaes quer doas e joyas que ela aja e lle perteescan... et todos los panos de cama e liño» y el marido, aparte del oro, plata y mercaderías, con unas casas en la Algalia de Arriba, propiedades en S. Breixome de Fojans y «seus canbaãs e lanças e espadas e escudos e outras armas algũas se as ha» (*Ibid.*, ff. 12 v.-13).

El único testimonio que nos queda de sus signos externos de riqueza son los enterramientos —casi todos meros recuerdos en la documentación escrita— que hacen en las iglesias para sí y sus familias. En Santiago, Gonçalo Raposo de Mazarelos edificará en 1469 un altar en la capilla de San Benito, en la iglesia de esta misma advocación en la plaza del Campo. En esta capilla está ya enterrada su madre Moor Rodrigues (107). Gonçalo Raposo es hijo del regidor Fernán Raposo, y forma parte de la élite de la ciudad. Otros mercaderes mostraban preferencia por Santa María de Bonaval, de los dominicos. Allí mandó hacer Fernando Abril un «moimento que faz mençon de miña sepultura», con un arcosolio múltiple («so huun de aquellos arcoos que mandey fazer» (108)), tal vez parecido al bellísimo y anónimo que se conserva en Santa María de Caldas de Reyes, donde dos carabelas navegan entre peces y sirenas, bajo la custodia de santos de las Ordenes menores. También en Bonaval se entierra Johan do Campo, «Burgés da cidade de Santiago», hermano de Bernal Yáñez do Campo, que manda hacer dos «moimentos» enfrentados en el coro, uno para él y otro para su mujer Constanza Meendez (109).

Algunos otros mercaderes, regidores de la ciudad y bien emparentados, han podido hacerse un enterramiento en la Catedral, como Francisco Martínez de la Peña, que se entierra a fines del XV en la capilla del Espíritu Santo, en un sepulcro aprovechado del S. XIII; los España que desde el siglo XIV tienen su propia capilla con el blasón de la familia, y el regidor (¿y mercader?) Francisco de Treviño, muerto en 1511, que se entierra en la del Salvador. Otros más modestos, como Pero Leal o Vello, se entierran «enno Cimiterio da Quintana de Paços enna mina sepultura que está a par da cruz vella e vetera (110)».

La misma capacidad para pagarse buenos enterramientos se observa en los mercaderes de otras villas. Francisco Eanes, el mercader de Padrón que testa en 1374, deja la tarea a sus herederos: «mando meu corpo ser soterrado na iglesia de Santiago de Padron ante o altar de Santiago hu see a arca da obra, e mando que me façan y meus herees e compridores huun capitel tal como esta enno coro de Santa Maria que fezo Francisco Martín Topete, e que faça y huun altar e poña y huna ucha ben fechada en que poña un cález de uun marquo e médeo de prata e una vestimenta e huun libro misal... (111)». En Pontevedra, también dominicos y franciscanos acogen los restos mortales de los mercaderes y mareantes. Gonçalo Lopes de Montenegro, mercader y regidor de la villa, sobrino de Tristán, que testa en 1491, se está haciendo un enterramiento en Santo Domingo, en la capilla del Buen Jesús; si no estuviese terminado en el momento de su muerte, manda ser llevado a la tumba de su padre Ruy Lopes de Montenegro (112). Otros se entierran en el suelo, como Tareija Peres, viuda del mercader pontevedrés García Fernandes de Marín, que no lo hace junto a su marido sino «ante a Capella do Corpo santo onde jaz meu padre Pero Laan» en 1425 (113). «Enna

(107) AHDS. S. Martín, 12/236, f. 186.
(108) AHUS. BN. *Sto. D. de Bonaval*, 336, f. 8-12.
(109) *Ibid.*, 3 v.-7 v. Testamento de 15/11/1380.
(110) AHUS. BN. *Sto. Domingo*, 336, ff. 106-108 v.
(111) *Ibid.*, f. 28 v. ss.
(112) *Documentos... Pontevedra*, I, 211-214.
(113) *Tumbillo Santo Domingo*, nº 7, p. 31.

claustra do moesteiro de Sant Françisco... onde jas Frey Esteuoo de Camoẽs meu tyo» se hace enterrar en 1490 Maria Rodrigues, viuda del mercader Pero Vidal (114).

Es posible que muchos sepulcros más que aún se conservan y que se atribuyen a gentes de la nobleza perteneciesen en realidad a familias de la burguesía mercantil, como los de Fernán Moula y su mujer, en Santa Maria de La Coruña, los de Pero Carneiro y Johan das Estivadas en Noya, y bastantes otros sin identificar. Estos eran, por supuesto, unos privilegiados. Los numerosos mercaderes y artesanos de menor cuantía se enterraban en tierra, en las «campas» de los cementerios, bajo sencillas lápidas identificadas solamente por la marca familiar y el emblema del oficio, de las que hoy sólo quedan las del cementerio de Santa María a Nova de Noya, pero que existían también en otras partes: Finisterre, Muros, donde una de ellas —¿y cuántas más?— forma parte del empedrado de la rúa do Chalón, la «quintana de paços» de Santiago y el cementerio de Bonaval.

Las actividades de patronato detectadas en algunos miembros del estamento mercantil están limitadas a obras pías, mandas, fundaciones... sin ningún rasgo que lleve el sello de un auténtico mecenazgo. Las fundaciones de hospitales hechas por algunos de ellos no deben engañarnos: se trataba de edificios modestísimos, casas vacías que su propietario podía poner sin mayor acondicionamiento a disposición de la comunidad, o nuevas construcciones que en la mayoría de los casos han desaparecido sin pena ni gloria y sin dejar rastro en el paisaje urbano (115).

Y esto nos lleva a una última cuestión: ¿en qué medida pertenecieron los mercaderes de las villas gallegas a un patriciado urbano? O, mejor dicho, ¿hubo en Galicia un patriciado urbano digno de tal nombre en el que hubieran podido integrarse los elementos más selectos, por su nacimiento o por su fortuna, de este estamento mercantil?

Si por patriciado se entiende algo más que una simple oligarquía urbana, y se asocia con la concepción de una vida noble, combinación de riqueza, cultura y ocio refinado, interrumpido sólo por las tareas del regimiento municipal, la respuesta es negativa. La figura señera y aislada de Lopo Gómez de Marzoa, el promotor de los estudios universitarios de Santiago, es todo lo que Galicia puede exhibir: un esfuerzo heroico, que en cierta manera se salda por un fracaso personal. Lopo Gómez, notario, mercader, armador de buques, procedente de un antiguo linaje de cambiadores compostelanos, es uno de los patronos del Estudio Viejo de Santiago, fundado en 1495 con gran modestia de medios y ambiciones: sólo un simple «Estudio de Gramática», como los que en otras partes se llenaban de hijos de mercaderes que en ellos se formaban no ya de cara a una promoción sociocultural, sino con vistas a estar mejor preparados en su profesión. El poco interés que despertó se pone en evidencia a la muerte de Marzoa. La empresa había sido demasiada para sus medios, y el jugar a los príncipes mercaderes le había acarreado tales deudas que el Estudio estuvo a punto de irse a pique. Nadie más, entre los colegas de Marzoa, le echó un cabo, y la institución consiguió sobrevivir

(114) BRAG-CDH, I, p. 241.

(115) Un vecino de La Coruña, Gonçalvo Lopes, hace en la segunda mitad del S. XV un hospital en la Pescadería, que pone bajo la advocación de los Santos Angeles, los patronos de la cofradía de «mariñeiros», y que parece regentar él mismo. En 1493 se querella ante el Consejo Real «diziendo que él ha grandes tienpos que por seruiçio de Dios fizo e edifico un ospital en la Pescadería de la dicha çibdad» para pobres y peregrinos; ha estado siempre en posesión pacífica y algunas personas, por envidia o maldad, le quieren despojar de él (AGS-RGS-XI-1493, 186).

gracias a los Arzobispos de Santiago, que a partir de entonces fueron sus principales patronos (116).

No hay, evidentemente, el menor prurito de emulación, ni siquiera de imitación de modelos superiores; ni tan sólo malas copias o pinitos de *parvenus*, pues ni a *parvenus* llegan. Esto es grave si se tiene en cuenta que no es precisamente por falta de contactos bien directos y bien seguidos con lugares donde la conjunción de la riqueza y la cultura había producido civilizaciones brillantes y economías técnicamente avanzadas (¿qué contarían de Venecia, a su regreso a Noya, los hombres de la nao de Pero Vasques que fueron allí en 1422?); los mercaderes más importantes de Galicia, que se desplazaban personalmente a Brujas, Génova, Roma —Sevilla sin ir más lejos— tenían ante los ojos a colegas de los que les separaban diferencias astronómicas en conocimientos y tren de vida. No podemos detectar ninguna reacción a este estímulo. Tal vez por falta de ambición, seguramente por falta de medios, el hecho es que el color de la burguesía mercantil gallega siguió siendo, pertinazmente, el pardillo.

El caso de Lopo Gómez de Marzoa nos trae a colación la otra vertiente de la riqueza: el problema de la liquidez económica, que acucia continuamente al mercader, pero sobre todo a los patrones y armadores de buques. Estos tienen que poner en juego grandes cantidades de dinero antes de que las ganancias de fletes y comercio empiecen a entrar en su bolsa. En la primera mitad del viaje, patrones y mercaderes están con el agua al cuello. Alvaro Crú, un hombre que debía de ser bastante solvente, pues tenía mucha clientela como transportista, en uno de sus muchos viajes al Mediterráneo pierde su nave por deudas con un mercader florentino (117). Cuando Jácome Lopes, de Muros, llega a Valencia en 1459, tiene que dejar como fianza las velas de la suya (118). La pérdida de 100 ducados, prestados y no devueltos, pone a Roy Fariña en una situación muy apurada, impidiéndole devolver el cambio marítimo que ha recibido (119), y lo mismo le sucede a Gonçalo Peres (120). A ambos los sacan del atolladero entre sus compatriotas y sus clientes extranjeros. Algunos personajes se pueden seguir a lo largo de su carrera como «empufados» impenitentes, como Johan Palos o Paulos, que termina de jurado de Pontevedra, pero que en 1410 se estrena, como un joven marinero, en Valencia, haciendo una saca de cosas vedadas sin pagar (121); en 1444, ya establecido como mercader, es requerido por Tristán, hijo de Alvaro Lopes, para que pague una sisa del pescado que cargó en el barco de su padre, por cuya causa hay embargo sobre sus bienes (122); en 1448, copropietario de la nao de Johan Vidal de Pontevedra, recibe un cambio de 200 florines del mercader Bernat Bonet de Barcelona, y desaparece con él; catorce años después, en 1461, Bonet sigue sin cobrar y nombra procuradores en Galicia para que intenten recuperar la suma (123).

(116) GARCIA ORO, J., *La Schola Compostelana y el estudio general*, en *La Universidad de Santiago*, Santiago, 1980, pp. 15-21.

(117) AHM. Not. A. Contesti. 2640, f. 59 v. Es probable que haya fallecido de forma inesperada dejando compromisos pendientes. Cf. MP C II-5, f.56: su padre y su viuda, dos años después, siguen enzarzados en los «pleitos, contendas e demandas» de su testamentaría.

(118) PEATGE, 97.

(119) AHPO. B. Masons Minor. *5.º man. c.c. & al.*, ff. 65 v.-66.

(120) *Ibid.*, f. 26 v. ss.

(121) ARV. B-247, 151 v.-152.

(122) AHPPO. *LCP*, f. 74.

(123) AHPB. B. Masons Minor. *4.º man.c.c. & al.*, f. 4 v.

Esta falta de solvencia monetaria era, por otra parte, problema de la época, y se expresaba en la práctica del trueque y la compensación de mercancías. Pero las prácticas legales y mercantiles no estaban adaptadas del todo a ella. Podía desencadenarse un drama cuando el buque o su cargamento eran apresados y había que pagar rescates, cuando los fletadores dejaban al patrón plantado, cuando un retraso imprevisto consumía comida, mantenimiento y soldadas en una inacción improductiva. El mercader que tenía intereses a flote vivía en un estado de inseguridad perpetua: el comercio en general, pero sobre todo el comercio marítimo, era un medio de vida demasiado aleatorio para confiar en él como única fuente de ingresos. Así, el mercader era hombre de múltiples intereses y actividades, que examinaremos a continuación.

Las actividades comerciales propiamente dichas abarcaban prácticamente todos los productos que había en el restringido mercado gallego de importación y exportación. El mercader no estaba especializado, y trataba con mercancías muy distintas en áreas geográficas muy diversas. Un caso completamente típico es el de Alonso de la Cruz, mercader y armador de La Coruña, que en 1488 va a Valencia con su buque, vendiendo cueros de buey, congrio y sardina; en 1490 descarga en Southampton una partida de vino y pasas de su propiedad llevadas desde Andalucía y compra paños como cargamento de retorno. En 1491 está nuevamente en Valencia con sardina, congrio y merluza (124). Ya vimos en un capítulo anterior cómo los que se ocupaban más directamente de la exportación de pescado intervenían también en la importación de sal.

El propio comercio del pescado no era una actividad restringida a la gente de la costa. Los mercaderes comienzan pronto a introducirse como intermediarios, adquiriendo el pescado ya preparado a pescadores y mareantes, a otros mercaderes y a particulares que lo reciben en renta o tienen pescadores a su servicio (125). Había mercaderes de Santiago que lo comercializaban hacia el exterior por mar. Uno de ellos era el mercader y cambiador Pero Eans Leiteiro, que encontramos en Valencia en 1401 y 1410. En el primer viaje se lleva de vuelta un cargamento de pega para Noya y en el segundo, hecho en una barca de Vizcaya, plomo, cofres y armas (126). En 1418, Alvaro García «o Moço» compra a mercaderes de Noya sardina que luego exportará por ese mismo puerto (127). En 1462-63, Ares Gonçales do Vilar y Gonçalo Abril financian con sendos cambios la expedición a Barcelona y Valencia de una nave de Pontevedra, con pescado para los Bonet, con quienes tienen contactos regulares (128).

Aún más: desde fines del siglo XIV y principios del XV, mercaderes de Santiago y de las villas arzobispales aforan pequeños puertos, para controlar directamente el negocio: en 1398, el Arzobispo da en foro a Diego Rodríguez de Noya, vecino de Muros, el lugar de Noal con Porto do Son (129); en 1408, Johan Sanchez, mercader vecino de Noya, coge de San Payo un lugar y casal en S. Martín de Miñortos, y el coto entero de Boa, ambos lugares cercanos a Noya donde se podía, según las costumbres

(124) PEATGE, 170, 207; PRO. E122, 143/1.

(125) AHDS. S. Martín 12/434 (Compra de merluzas a un notario de Cee). MP C II-5, *Protocolo de Lourenço Eanes, 1433-34*, ff. 7 v., 14 v., 61 (Compras de sardina a mareantes de Pontevedra).

(126) ARV B-247, 137-137 v.; MR-31, 100 v., 107 v.

(127) AHDS. S. Martín. 12/242.

(128) AHPB. B. Masons Minor, *5.º man.*, 26 v.-27.

(129) ACS. *Tumbo H*, 39 v.

de la villa, «facer porto» de pesca, pagando los derechos de mayordomazgo (130). El mismo año, dicho monasterio arrienda a Rodrigo Eanes da Fonte do Franqueiro, mercader de Santiago, la percepción de las rentas (en pescado o procedentes de la pesca) de Abanqueiro y Boiro, para amortizar un préstamo de 2.000 mrs. que éste le había hecho (131). En el capítulo III ya vimos la dedicación de mercaderes y patrones de Noya —jurados y regidores de la villa— a la salazón. A alguno de ellos, como Gonçalo de Paz, Pero dos Santos, Johan de Bandín, los encontraremos vendiendo su pescado y patroneando sus buques en aguas mediterráneas.

La industria salazonera no estaba solamente, por lo tanto, en manos de los mareantes: la burguesía urbana, incluso algunas personas sobre las que no hay constancia de que hayan desempeñado actividades mercantiles, poseía, en propiedad o en foro, instalaciones para la preparación del pescado. El jurado de La Coruña, Afonso Fernandez Cejas tenía en 1435 parte de un *fumeiro* «entre torres» (132). En Noya, hidalgos, burgueses y pescadores comparten los lagares de sardina propiedad de S. Martín Pinario (133).

El comercio de dinero, a un nivel bastante elemental, parece haber estado restringido a una profesión compatible con la mercadería, los cambiadores, concentrados casi todos en torno a la Iglesia de Santiago, pero que existían también, aunque eran raros, en otras partes (134).

El cambiador parece no haber sido nada más que un simple cambista, surgido de la necesidad de introducir orden en el caos monetario que se volcaba en las arcas del Apóstol, y de hacerlo fuera del control de los judíos. No se ve que hayan desempeñado, como tales cambiadores, funciones de banqueros de depósito, ni que a partir de su profesión hayan desarrollado actividades propiamente bancarias o de prestamistas profesionales. Es cierto que, como se señaló un poco más arriba, Ares Gonçales do Vilar y Gonçalo Abril dan cambios marítimos. Lo hacen a través del notario de Santiago Pero Domingues de Liñares, a 18/6 y 28/7/1462, respectivamente, a un patrón de Pontevedra. La devolución, por un intermediario, se hará en las ferias de Medina del Campo. Pero no hay más pormenores sobre estas transacciones que permitan saber si estos cambiadores, que también eran mercaderes, lo hacían por tener un interés directo en el viaje, como parece ser muy probable, o si estaban realizando puro tráfico de dinero. De hecho, todos los que tienen reservas de dinero, de cualquier profesión que sean, se encuentran en situación de hacer estas operaciones en una u otra ocasión.

Ya López Ferreiro señaló en su día que los cambiadores eran una élite, una aristocracia dentro de la burguesía de Santiago (135). No lo eran necesariamente por su poderío económico. Su prestigio les venía, como a los notarios, del aura de probidad, de honorabilidad, que se suponía debía rodearles y que convertía la profesión en un oficio noble, digno de ser desempeñado por las mejores familias de la ciudad. Pero en la práctica los había de muy diverso pelaje, como aquel Afonso Rodrigues que toma en

(130) AHDS. S. Martín, Carp. 11, ff. 94-94 v.
(131) *Ibid.*, f. 105.
(132) BRAG-CDH. I. 49.
(133) V. *supra* cap. III.
9134) Se ha localizado uno en Tuy (PORTELA, *La región...*, p. 321). En La Coruña, el puerto de más tráfico internacional, debía de haber un cierto número de ellos.
(135) *Fueros*, pp. 109-115.

1418 la fieldad de la alcabala del vino de Santiago y poco después se le retira por no ser «contioso nen aboado» ni querer dar la fianza de rigor (136).

Sus funciones específicas eran dos: el cambio de moneda extranjera y, junto con los orfebres, la tasación y cotización del oro y de la plata (137). Tenían sus *táboas* en la rua da Moeda Vella, en casas de propiedad del cabildo, en las que vivían por lo menos algunos de ellos (138). Pero buena parte eran mercaderes que simultaneaban los cambios con el comercio: Ares Fernandes do Vilar, documentado en 1417-21 (139); Ares Gonçales do Vilar, en 1462-68 (140); Bernal Yañez do Camiño, 1416-21 (141); Gonçalo Abril, en 1416, y Gonçalo Abril o Moço, cambiador del cabildo de Santiago, activo en 1438-62 (142); Gonçalo García Rodeiro, criado de Gonçalo Rodeiro, mercader y cambiador también (143); Johan García de Vilarente, recaudador del Concejo de Santiago en 1416-18 (144); Pero Eans Leiteiro (1401-1452), que comercia con el Mediterráneo y muere siendo regidor de Santiago (145); Gil Peres (1403-1427), que comercia con Flandes y Portugal (146) y Vasco Gomez de Marzoa (147), por no citar más que unos cuantos destacados. El prestigio que va unido al oficio hace que quien lo tiene use preferentemente ese título, eclipsando su segunda profesión.

Por otra parte, la actividad mercantil ocasional, o los intereses económicos invertidos más o menos directamente en el comercio, no estaban vedados a gente de otras profesiones. En las fieldades de rentas reales (diezmos, alcabalas, etc.) de Pontevedra encontramos a plateros, carniceros, notarios, toneleros, zapateros (148). Los carniceros estaban interesados muy directamente en el comercio de cueros, y vemos a uno, Johan García, cargando en 1459 para Valencia, en la nao de Gonçalvo Rodrigues de Noya, una partida considerable, de 215 cueros de buey (149). Johan Senmal, herrero de Santiago, va en 1410 a Valencia (¿a vender hierro?) y saca armas en el viaje de vuelta (150).

Un notario de Cee, Gonçalo de Portugal, vende en 1418 un lote de merluza seca («triinta pescadas sequas, boas e merchantes») a un mercader de Santiago (151), sin que se sepa si las adquirió directamente para comerciar o si las reunió procedentes de pagos de aranceles en especie o de alguna renta. Lopo Gomez de Marzoa, el ya citado fundador del Estudio compostelano, simultaneaba la función notarial con la mercadería y el armamento naval. Otros hacían lo mismo, gracias a la práctica del patrón delegado. En

(136) AM Santiago, *LCS*, f. 28 v.

(137) En 1438 «pojou o marquo grande de prata... enos cambeos e enos ouriuez a trezentos e sesenta morabedis de moeda vella branqua en tres dineyros» (*Liber Tenencie Horreo*, p. 308).

(138) *Ibid.*, p. 319.

(139) *LCS, passim;* AHDS. S. Martín, 12/234, f. 184 v.

(140) AHDS. S. Martín, 12/214; AHPB. B. Masons Minor. *5.º man.*, 26 v.-27.

(141) *LCS*, 2 v. ss.; AHDS. S. Martín, 12/399.

(142) *LCS*, 3 v., 94 v.; ACS. *Tumbo G*, 14; ARV. MR-21, 49 v., MR-31, 100 v., 107 v.

(143) AHDS. S. Martín, 11/119.

(144) *LCS*, 11 v. ss.

(145) *LCS*, 21 v.; LOPEZ FERREIRO. *H.C.* VII, 122-123; ARV. B-247, 137-137 v.; MR-31, 100 v., 107 v.

(146) PRO. CPR 1403, p. 281; *LCS*, f. 6 ss.; AHDS. S. Martín 11/128.

(147) *LCS*, 19 ss.

(148) AHPPO. *LCP*, ff. 1-1 v., 61-61 v., 86, 91, 93-93 v., 98, 100, 103, 104-106 v.; 108 v., 109.

(149) PEATGE, 110.

(150) ARV. MR-31, 88 v., 89. En 1421 es procurador de la cofradía de los herreros de Santiago (*LCS*, f. 92 v.).

(151) AHDS. S. Martín, 12/434.

1399 está en Valencia una nave propiedad de Johan Ramón, de La Coruña, nombre poco frecuente e identificable con el notario coruñés activo en esos años (152). En 1522, el notario pontevedrés Pero de Saavedra es patrón y propietario de una nave de la que es patrón, por poderes, su sobrino Gonçalvo de Saavedra, marino de profesión (153).

Otro campo de actividad para el que los mercaderes estaban especialmente bien situados era el arrendamiento y fieldad de diversas rentas e impuestos en sus lugares de residencia, actividad doblemente lucrativa cuando se trataba de impuestos sobre el comercio, ya que tenían la oportunidad de conseguir un trato preferente de los mercaderes contribuyentes. En La Coruña, en el siglo XV, los arrendadores de las alcabalas reciben el pago de estos impuestos en especies —mercancías a precio de costo— que luego revenden, ante las protestas de los otros vecinos, que se quejan de lo que consideran competencia desleal (154). También toman en arriendo los mayordomazgos de las villas de señorío arzobispal, y otros derechos que veremos con más detalle en el capítulo siguiente.

Estas actividades ocupaban bastante tiempo a sus titulares que tenían, ellos o sus criados, que llevar un control estricto si no querían perder el dinero que habían arriesgado en ellas. La fieldad de una alcabala, por ejemplo, significaba montar una guardia permanente en aquellas puertas por donde entraba la mercancía, apuntando y cobrando (155); hacer registros, tomar prendas y pelearse con los convecinos. No era, ciertamente, una sinecura; pero así como uno podía crearse problemas, también estaba en una posición única para hacer amigos y para obtener información y control sobre la vida económica de la villa.

Aun los de muy poca categoría buscan la propiedad inmobiliaria, urbana o rural, comprando y dando en foro, o negociando con sus rentas a través de la práctica del subforo. No creo que la búsqueda de tierra y renta signifique en la mayoría de los casos un simple prurito de vida hidalga: la renta de la tierra era, en la práctica y en la mentalidad de todo el mundo, la fuente de ingresos por excelencia. Es natural que el hombre de la villa, preocupado por las fortunas cambiantes del comercio y por su porvenir y el de su familia, buscase para su vejez y para la supervivencia de su viuda e hijos algo más seguro y manejable que participaciones en buques, stocks de mercancías sin vender y reconocimientos de deuda. Además, la mayoría de los mercaderes solían tener con la tierra otros vínculos aparte de los puramente financieros: hombres de extracción rural más o menos lejana en el tiempo, conservaban las tierras familiares, en foro o «diezmo a Dios», en la aldea de origen de sus padres y abuelos, comprando a veces las partes de los otros herederos (156); las adquirían por matrimonio y finalmen-

(152) ARV. MR-19, 36 v.; AHUS. BN. *Belvís*, 252, f. 5.

(153) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 57 ss., 96-96 v.

(154) AM Coruña. *Cédulas Reales*, I/10.

(155) En Santiago, a principios del XV, «porque a esta dita çidade viina todo o viño de carreto por moytas e diuersas portas et era deficele de gardar e escribir o dito viño a dous fiees», nombran un tercero (AM Santiago, *LCS*, f. 28 v.).

(156) Johan do Vilar, mercader de Santiago, al recibir un préstamo pone como aval propiedades en Solláns y Porto (S. Juan de Calo), de herencia de su padre Pero do Vilar; en los mismos lugares tiene parte de la misma herencia, por compra a los otros herederos. Johan Domingues de Liñares (AHDS. S. Martín, 12/331). Johan Domingues de Bamela, también de Santiago y oriundo de Bamela, en la cercana feligresía de S. Vicente de Bama, compra en 1426 casales en S. Vicente de Bama y un molino en Sar (*Ibid.*, 11/65,73).

te buscaban también la propiedad rural como fuente de materias primas para su comercio, especialmente el vino (157), y de aprovisionamiento doméstico (158), recuperando en ocasiones tierras abandonadas (159).

La política de adquisición de inmuebles urbanos, bien en propiedad o en foro, para sacar rentas de ellos, está bien documentada, y no se citan aquí más que unos cuantos ejemplos (160); para Santiago, hay que hacer notar otra faceta, seguramente muy lucrativa, de este negocio de inmuebles: la del hospedaje, a la que parece orientarse en 1416 Gomes Afonso, cambiador y mayordomo del Arzobispo, cuando toma en foro de la Catedral una «casa e albergada que chaman de Migel Rey» en la rúa do Sequelo (161).

La actividad política dentro del concejo tenía numerosas implicaciones. Los mercaderes intervienen activamente en la vida municipal, no sólo en busca de un complemento lucrativo, sino buscando controlar en su propio beneficio y defensa el marco urbano que tanto mediatiza sus actividades. Es grande el peso de los mercaderes en los gobiernos municipales, bien en calidad de regidores, desempeñando magistraturas como alcaldes y jurados (162) u ostentando la máxima autoridad del concejo (163). El proceso de fortalecimiento de las oligarquías locales en los municipios acelerado desde mediados del siglo XIV no hace más que favorecer esta tendencia: los mercaderes van a tomar por asalto el gobierno de los concejos, orientándolo de acuerdo con sus intereses. En algunas familias que, en un cierto momento, consiguen reunir una generación o dos de hombres adultos y útiles se puede observar cómo éstos procuran ocupar no sólo los regimientos hereditarios, sino otros cargos de acceso más libre como los de jurado

(157) Johan Ledo, mercader de Pontevedra, tiene en 1425-30 viñas detrás de los conventos de S. Francisco y Sto. Domingo (*Tumbillo Sto. Domingo* pp. 31-32, nºs 6 y 10). V. también MP C II-5, *passim*.

(158) En 1372, Rodrigo Afonso da Pedreira, tendero de La Coruña, tenía en foro de Belvís unas heredades en S. Vicente de Elviña, S. Cristóbal de Faro, S. Pedro de Visma, Santiago de Seiro y Santiago de Arteixo, que deja libres a cambio de una indemnización en dinero y en especies (AHUS BN *Belvís* 252, f. 1). En 1428, Afonso Bonome, mercader, vecino y morador en La Coruña, tiene de Belvís unas heredades en Alvedro por las que paga 650 mrs. viejos al año (*Ibid.*, f. 2.). En 1503, Pero de Nantes, mercader vecino de Portonovo, tiene en foro de San Martín Pinario un pumar (AHUS. BN. *S. Martín Pinario* 465, f. 60).

(159) En 1474 Gomes Correeiro, mercader de Betanzos, y su mujer Tarcija de Costoya toman en foro de Sobrado los lugares de Segelle y Orneiro, despoblados, para repoblar (MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos....* pp. 153-158).

(160) Santiago, 1426: Gonçalvo García Rodeiro compra a S. Martín Pinario una casa en la rúa de Mazarelos (AHDS. S. Martín 11/60, f. 33 v.). Johan Janeiro toma en foro una casa en la rúa Faxeira (*Ibid.*, 11/67, f. 37). Pero Fero toma en foro de S. Payo de Antealtares dos casas en la rúa de Baldomar (*Ibid.*, 11/236, f. 117) y Gonçalvo Raposo de Mazarelos tiene una casa en el Preguntoiro cuya renta cede, a 15/1/1469, a la capilla de San Benito (*Ibid* 12/236, f. 186). Para Pontevedra, v. MP. C II-5, *Minutario de Lourenço Eanes*, 1433, *passim*.

(161) ACS. *Libro I de Tenencias*, f. 23.

(162) Por ejemplo, entre los regidores de Noya están los siguientes mercaderes y armadores: Fernán Gomes, en 1483 (AGS-RGS-X-1483,117); Antón de Paz, a fines del XV (AHUS BN 465,79; PEATGE, 290); de Muros, en 1406, Fernán de Ben, nombrado por el arzobispo D. Lope de Mendoza (*Gal.Dipl.* 145); alcalde de Pontevedra, Fernán Esteves, exportador de pescado, en los años 1454 y 1456 (AHPPO, *LCP*, ff. 103, 105); jurado de Pontevedra en 1444, Fernán Rodeiro, mercader de la villa y pariente de los Rodeiro de Santiago (*Ibid.*, 72-74); jurado de Noya, Lopo de Urujo, mercader, exportador de pescado (PEATGE, 62,103; AHUS, BN 465, f.81).

(163) Johan Sanches, mercader de Noya, es juez de la villa en 1418 (AHDS S. Martín 11 (62), ff. 94-94 v., y 12 (14), f. 342). También son jueces de Pontevedra en distintos momentos Pero Falcón y Tristán de Montenegro.

(164). Paralelamente, algunos cargos de la Hacienda real, como el de alcalde de la Casa de la Moneda de La Coruña, están también en manos suyas (165). Aun el estar continuamente embarcados no es obstáculo para el desempeño de esos cargos. Pero Falcón, uno de los hombres que más regularmente encontramos por el Mediterráneo en la primera mitad del XV, es juez de Pontevedra, y en los años 40 podemos ver cómo asiste puntualmente a los nombramientos concejiles de Enero; hacia Febrero-Marzo desaparece dejando en su lugar a un teniente de juez —en ocasiones su propio padre Pero Falcón «o Velho»— al frente de la corporación municipal. Igual sucede por los mismos años con los Crú, todos jurados, incluso Alvaro y Pero Crú «o Moço», que están siempre en el mar (166).

Este encuadramiento político dentro de una célula de poder local —el concejo— facilitaba a este grupo unos cauces colectivos para la defensa de sus intereses mercantiles en diversas instancias y niveles. Frente a la realeza, el más regular era el envío de procuradores a las Cortes, en las ocasiones en que tuvieron la posibilidad de estar representados; pero, con Cortes o sin ellas, no parecen haber sentido pereza en mandar enviados al rey, dándole alcance en donde estuviera, en los casos particulares en que deseaban apelar de sentencias desfavorables, pedir la confirmación y el cumplimiento de sus privilegios y fueros, y aportar súplicas y excusas para eximirse de contribuir al fisco o al servicio militar (167).

En la tierra de Santiago, las relaciones de las distintas ciudades y villas hacia su señor el Arzobispo eran de signo muy diverso. En la ciudad de Santiago se produjeron desde muy temprano, como es bien sabido, fuertes tensiones entre el señor y los burgueses, tensiones que iban a marcar para el futuro la vida municipal y que desembocaron en ocasiones en estallidos violentos: el de 1117 contra Gelmírez, el de 1318 contra D. Berenguel de Landoira y el de 1418-21 contra D. Lope de Mendoza, esta vez con un intento de pasarse al realengo (168). Aparte de estas situaciones extremas, los conflictos menores menudeaban: por competencia comercial entre el cabildo y los burgueses en la venta de vino en la ciudad, por la administración de justicia ordinaria, la fiscalidad, el nombramiento de cargos concejiles y otros puntos del gobierno local que podían ser decisivos para el desarrollo de la vida económica en la ciudad (169). Santiago, donde

(164) Gomes Pita, marino y mercader, jurado de La Coruña en la segunda mitad del siglo XV, es hijo de Afonso Pita, que también lo fue en los años 1395-96 (AGS-RGS-X-1480.93 y BRAG-CDH,I, pp. 10-20).

(165) En 1486 tiene el cargo el mercader y armador Johan de San Johan (AGS-RGS-X-1486,104).

(166) MP, C-II-5 (Protocolo de 1433-4), ff. 6,13,24 v.,34; AHPPO, *LCP*, *passim*, esp. actas de 28/12/1443 y 6/8/1444.

(167) En 1256, «cavalleros de la Crunna con personeria de su Conçeio» se quejan a Alfonso X de «los agraviamientos que recibieron en tienpo del rey don Ferrando... sobre los enprestidos que tomo de los mercaderos de la Crunna et de los que tome yo despues de su muerte» y obtienen de él que se los levante (AM Coruña, *Privilegios* I/7). En 1397 elevan los vecinos de esa misma población una protesta al rey por las nuevas condiciones de los diezmos de la mar que, según afirman, no les convienen (*Ibid.* III/30). Los coruñeses que, desde 1393, gozan de exención de impuestos de tránsito en prácticamente todos los puertos de Castilla y León salvo en Sevilla, ven este derecho discutido en varios de ellos y, tras lograr la confirmación real, envían una circular a dichos puertos, por mano de uno de sus vecinos patrón de una barca (*Ibid.* I/13,14).

(168) V. en el citado trabajo de E. PORTELA *«Sistema feudal...»* el apartado titulado *El fracaso político: sometimiento a la dependencia señorial.*

(169) LOPEZ FERREIRO, *Fueros...*, pp.198-200, 209 ss.

la coexistencia entre señorío y concejo era efectiva, estaba mucho más mediatizado por la administración señorial que las otras villas de la costa.

En éstas la situación no fue ni con mucho tan conflictiva. Por una parte, su mayor lejanía física, sus privilegios forales de origen real, parecen haber hecho menos pesado el señorío de los arzobispos. Por otra, éstos procurarán nombrar —y en ocasiones imponer— en los puestos clave de los concejos a vecinos de su confianza, casi siempre mercaderes, asegurándose la sumisión de la corporación municipal (170). Ello no es óbice para que se produzcan protestas y reclamaciones en situaciones particulares en que consideran lesionados sus intereses (171).

Pero tanto en Santiago como en los puertos, el deseo profundo y a veces explícito de sus burgueses es un control directo del gobierno municipal y un aligeramiento de la fiscalidad. La solución era el paso a realengo, que Santiago intentará abiertamente conseguir en 1418 y en 1445 (172), y que Noya y Muros buscan seguramente al entrar en el pacto de Antealtares de 1458 (173), sin éxito en ambos casos.

Desde una perspectiva urbana, y en función de la defensa de los intereses del estamento mercantil, se ve el peso que tenía éste, y las otras capas de la sociedad con intereses afines, en las diversas «hermandades» que se constituyeron a lo largo de la historia gallega. Algunos casos que se pueden examinar más de cerca, en particular la de 1418-21, hacen pensar en la movilización de unas fuerzas permanentes del concejo, una versión tardía y de retaguardia de las antiguas milicias concejiles levantadas esta vez en armas no en busca de tierras y botín, sino de orden y legalidad en momentos de vacío de poder señorial. La hermandad se ve aquí de una forma patente en su carácter de milicia urbana alzada en una reacción de autodefensa contra la anarquía, los robos, la inseguridad de los caminos, las manipulaciones monetarias y la fiscalidad descontrolada —los peores enemigos del comercio— vinieran de donde vinieran. No puedo entrar aquí en una interpretación de las hermandades como un fenómeno de origen urbano, apropiado y adaptado, en situaciones extremas, por el campesinado: puede ser discutible y en cualquier caso merece un estudio aparte (174); pero sí dar constancia de su vitalidad como una realidad permanente —o al menos latente— dentro del concejo. Encuadrada en las colaciones de la villa, bajo el mando de sus respectivos alcaldes y

(170) Un caso muy característico es el ocurrido en Pontevedra en 1437. D. Lope de Mendoza manda una carta misiva al concejo nombrando fiel de la alcabala del pan a Martín das Donas, mercader, que ya llevaba el mayordomazgo de la villa, «e por cunplir a dita carta. . (los del concejo) diseron por eles amovian a o dito Lois Mendes da dita fieldade... e poyñan en seu lugar a o dito Martín das Donas» (AHPPO, *LCP*, f. 2).

(171) En 1437 los de Pontevedra buscan el apoyo del concejo y juez de Santiago y del propio arcediano de Trastámara «en rason dos cent toneles de vyno branco que noso señor o arçebispo apropiou ao maordomadgo (*Ibid.*, actas de 16 y 26/4/1437).

(172) Al parecer, llegan a obtener de Juan II una carta fechada en Arévalo a 7/4/1445 por la que incorpora Santiago a la Corona. Autentica o no, es anulada por las gestiones de D. Alvaro de Isorna con otra de pocos meses después, en la que el rey no la reconoce y dice ser una falsificación (V. LOPEZ FERREIRO, *H.C.*, VII, pp. 170-171, y PORTELA, *Sistema feudal...*

(173) LOPEZ FERREIRO, *H.C.*, 223-224. *Col. Dipl. Galicia Histórica*, 19-27; GARCIA ORO, J. *Galicia en la Baja Edad Media. Iglesia, señorío y nobleza*, pp. 105-106.

(174) Aparte de las obras más generales que estudian el siglo XV en Galicia, y que se han ido citando, tenemos una buena bibliografía específica sobre el tema en RODRIGUEZ GONZALEZ, A., Artículo IRMANDIÑOS en la GEG. V. también de este autor *Presupuestos económicos de las guerras irmandiñas del siglo XV: balance de una coyuntura*, en «Historia Económica-Galicia: rasgos originales y perspectivas de conjunto», pp. 55-65.

cuadrilleros, la vemos ponerse en pie de guerra en Santiago en 1418, cuando las repetidas ausencias en la corte del arzobispo D. Lope habían creado un constante estado de inseguridad y de «mengua de justicia». Sus alcaldes y cuadrilleros son, en su mayoría, mercaderes y cambiadores de la ciudad (175). Movilizada de nuevo en 1421, adopta esta vez como líder a Ruy Sánchez de Moscoso (176), a quien el Rey, autorizándole implícitamente, hace destinatario de una orden, extensiva a todos los caballeros y autoridades civiles del arzobispado, para que no permitan que se paguen al arzobispo los impuestos que indebidamente pretende cobrar (177), sin duda para financiar sus intrigas en la corte. En 1459, las milicias de los concejos de Noya, Muros y Santiago, constituidas también en hermandad con fuerzas de la nobleza por el pacto de Antealtares, pondrán sitio a la Rocha (178). Y, aunque muchos años después, cuando se quería olvidar el pasado e insistir en que ninguno de los responsables tenía hacienda con que responder de los daños, hubo quien afirmó que los Irmandiños de 1466 «todos o los mas dellos heran ofiçales y labradores y pescadores» (179), entre sus cuadros había una interesante representación del elemento mercantil: en Santiago, Johan Domingues de Liñares, uno de los principales responsables del derrocamiento de la Rocha (180); Johan Vinagre, mercader de Santiago que comercia con Flandes, es diputado de ella en la ciudad (181); en Pontevedra, un mareante acomodado, Johan Rodrigues «o Pancho», que exportaba pescado al Mediterráneo en su propia nao, es alcalde (182). La integración en las milicias de la Hermandad es una actitud consecuente en estos hombres, tan perjudicados como los campesinos por la situación (183). La defensa de unos intereses económicos amenazados a la vez por el arzobispo y los grandes señores laicos explica, al menos en buena parte, la presencia dentro de las distintas milicias locales hermanadas y, como no podía ser menos, el liderazgo político y militar de elementos de la nobleza de segunda fila con fuertes vinculaciones urbanas.

Pero pese a estas reacciones esporádicas en situaciones concretas, en Galicia no llegó a formarse nunca nada parecido a una liga urbana del tipo de la Hansa o de la Hermandad de la Marisma. Predominaban la insolidaridad y las rivalidades: las malas comunicaciones terrestres y marítimas entre puertos eran un último factor de aislamiento que no favorecía la formación de sistemas interurbanos de apoyo mutuo contra adversarios internos y externos (184).

¿En qué medida se vio afectado el comercio exterior de Galicia por las incesantes y graves alteraciones de la segunda mitad del siglo XV? ¿Hasta dónde tuvo la burguesía mercantil que sacrificar su actividad principal para buscar un poder político que le

(175) AM Santiago, *LCS*, f. 47. Cf. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 28 ss.

(176) Caballero santiagués emparentado por línea paterna con los Moscoso y por la materna con Bernal Yañez do Campo.

(177) *LCS*, f. 92.

(178) LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 231.

(179) *Pleito Tavera-Fonseca*, f. 1.094.

(180) *Ibid.*, f. 1.094 v.

(181) *Ibid.*, 1369 v.

(182) *Ibid.*, 1298 v.

(183) Por ejemplo, gente de Gonçalo Abril y los mercaderes de Santiago son desvalijados a su paso por la tierra de Montaos, por orden de Alvaro Perez de Moscoso (hermano de Bernal Yáñez), cuando volvían de descargar paños y otras mercaderías en La Coruña y Betanzos, en 1469 (AHDS. S. Martín 12/234, 184 v.).

(184) V. BAREL, *La ciudad medieval...*, 321 ss.

permitiese desarrollarla sin trabas? Es difícil contestar a esto con una información precisa y concreta. Son unos años en que desgraciadamente se presentan en las fuentes externas a Galicia unas lagunas de tal envergadura que no permiten comprobar un posible descenso en el movimiento de mercancías o en los efectivos de la flota. Pero probablemente no le afectaba mucho. Tenemos, para la primera mitad del siglo, fuentes abundantes que nos permiten observar un tráfico activo y boyante durante los años del levantamiento contra D. Alvaro de Isorna, y cuando la Hermandad Fusquenlla. El comercio marítimo se movía tal vez a unos niveles demasiado primarios para acusar los golpes que se intercambiaban en las altas esferas del poder.

Siguiendo con el examen de los diversos campos de actividad del mercader, llegamos a uno de los más importantes, el del armamento naval, con el que a la vez realizaba una inversión y tenía la propiedad y el control de sus propios medios de transporte. El navío que le servía para acarrear sus propias mercancías y eventualmente desplazarse a los mercados, le producía también unos beneficios marginales poniéndolo al servicio de terceras personas.

Aunque son seguramente muchos los que son propietarios de buques (o, lo que es más corriente, «parçoeiros», quiñoneros en una o varias partes), no están muy bien documentados. Por una parte, los testamentos en que se enumeran las propiedades del difunto son escasos e incompletos y, por otra, las participaciones deben de ser algo tan efímero que no se consignan como una propiedad, siendo muy raros los casos en que lo hacen. En la documentación del comercio exterior es casi imposible diferenciar al mercader propietario de un buque o de parte de él, del patrón que comercia, y que suele ser también un «parçoeiro». Por lo tanto, se recogen en el cuadro adjunto solamente los casos en que el propietario del buque figura explícitamente como mercader, o implícitamente lo da a entender por sus actividades paralelas de importación/exportación no ligadas a ningún buque en particular.

En otro capítulo trataremos de una forma más específica del régimen de propiedad de los buques y las variadas combinaciones que podía ofrecer para los distintos copropietarios (185). Nos limitamos a indicar aquí que, a menos que algunos de los mercaderes fuese al mismo tiempo un «mariñeiro» experto, no dejaba de buscarse la asociación con un hombre de mar que «marease» la nave, y que solía ir como patrón, o al menos como patrón delegado cuando se le dejaba ir solo en los viajes.

Es muy frecuente, sin embargo, que el mercader principal se embarque también, conservando así un poder de decisión directa sobre la nave de la que es propietario, vigilando sus mercancías y tratando directamente tanto con los posibles compradores como con los eventuales fletadores del buque.

(185) V. *infra* cap. VI.

MERCADERES PROPIETARIOS DE BUQUES O PARTES DE BUQUES

(hasta 1503 solamente)

Año	Mercader propietario	Fuente
1296	Domingo Iohannis de Ayro, mercader de Pontevedra. Tiene parte en la *Santa María*, de la que es principal mercader y seguramente patrón.	CPR, 203
1311	Martín Lopes, de La Coruña. Mercader, prop. y patrón de un buque con el que comercia en el Golfo de Vizcaya.	Roles Gascons, n.º 562
1368	Gomes Peres, de La Coruña. Mercader propietario y patrón de la *Santa María la Rosa* com. en Inglaterra.	PRO, SC8/67/3314 CCR, 430; CPR, 108, 140
1384	Pero Eans Ferreño, mercader de La Coruña. Propietario de una «nao nova» que los portugueses le queman.	F. LOPES, Cron. d. João I, I, 214
1384	D. David de La Coruña, judío propietario de una nao «nova e grande e bem fornecida» con la que exporta pescado al Mediterráneo.	Ibid., 118 ss.
1398	Domingo Vidal, de La Coruña, mercader propietario y patrón de un navío de Gaeta a L'Ecluse.	CCR, 252
1415	Vasco Afonso, mercader de La Coruña, propietario de la *Santa Inés;* com. con Inglaterra.	PRO C76/97, m. 6
1437 1444	Alvaro Lopes, jurado y procurador del concejo de Pontevedra. Prop. de una nao y exportador de pescado.	LCP, ff. 25 v. 44 v., 74
1437 1440	Johan Bieites, mercader de Pontevedra, prop. de una carabela.	LCP, 44 v.
1440 1455	Martín García, merc. de La Coruña. Prop. y patrón de una nao; com. con Génova y Valencia.	ACS, Carp. 3/1, ASG. O. Foglietta, 4-11/311, etc.
1446	Johan Vinagre, merc. de Santiago, compra 1/12 de la nao Coruñesa *Santiona* (?); com. con Flandes.	BRAG-CDH-I, n.º xlii
1448	Johan Palos, Johan Vidal, Jácome Martino, de Pontevedra, tienen partes con otros de profesión desconocida, en la nao que está a nombre de Johan Vidal; comercio con Barcelona.	AHPB, B. (Masons Min.) 4.º man., f 4 v.
1450 1470	Diego de Soto, mercader de La Coruña. Patrón y prop. de naves con las que va a Flandes e Inglaterra.	Foedera VIII, 180 ss. 672-6; ADN, B-6118/1
1451	Pero Fariña, merc. de Pontevedra. Prop. y patrón de un ballener con el que va a Valencia.	LCP, *passim*. Peatge, 59

Año	Mercader propietario	Fuente
1455	Antón Domínguez, merc. de La Puebla de Deán, prop. de naves con las que va a Andalucía.	AM Sevilla, AC. 1455, E/M ff. 87-101
1457 1459	Afonso Fdez. de Morelos, hijo de mercader del mismo nombre de La Coruña. Patrón de la nao *Santiago*, de Coruña, 480 tons. Tiene un patrón delegado, Vasco Goncales.	ASG. T. Duracino, filze 3 y 4 *passim*
1459	Fernán Sardiña, merc. de Santiago, vecino de Santiago y Coruña. Prop. de 2/24 del *Sto. Espíritu* de Coruña, 160 tons. Com. con Génova.	ASG. T. Duracino 4/182
1461	Afonso García de Ardán, merc. de Morrazo. Coprop. de una nao de Pontevedra. Com. con Barcelona.	AHPB. B. Masons Min. 4.º man., f. 4 v.
1462	Johan Crú, merc. de Pontevedra, prop. y patrón de la nave *Santa María*. Com. con Barcelona.	Ibid. ff. 55 v. 56, 59, 59 v.
1463	Afonso García, mercader de Pontevedra, y Johan Varela, id., id., tienen partes (1/4 c. uno?) en la *Santa María de Gracia* de Pontevedra. Com. con Barcelona.	AHPB. Masons Mi 5.º man. f. 69
1463	Gonçalo Peres, merc. de Pontevedra, prop. y patrón de la nao *Corpo Santo*, con la que va a Barcelona.	Ibid., f. 25-25 v., 26 v.-27.
1470 1488	Johan Blanco, merc. de La Coruña; en 1470 tiene una carabela, asociado con Miguel Sánchez de Guetaria; en 1488, una nao, de la que es patrón.	AM Sevilla, A.C., 1960 y 2.244; Peatge, p. 27-28, 164
1475 1478	Alvaro Pérez, mercader, prop. de la nao *San Gabriel* de La Coruña.	AGS-RGS-II-1478, 84
1477? 1485	Vasco de Veiga, merc. y regidor de Muros, prop. de navíos que envía a Valencia y Francia.	AGS-RGS-XII-1487, 141, 192
1479	Johan García y Gomes Peres, mercaderes gallegos, compran sendos buques ingleses apresados.	AGS-RGS-II-1479, 100
1480	Johan de la Coruña, de Muros, prop. y patrón de una nao. Com. con Andalucía.	AGS-RGS-X-1486, 12
1480 1494	Juan de S. Juan, merc. de Coruña, alcalde de la Casa de la Moneda. En 1492 evade capitales judíos en su nao; en 1494, en Barcelona con un ballener suyo.	AGS-RGS-X-1486, 104;V-1493, 180; ACA, Anc. 18/12/94
1482	Pero Alfayate, merc. de Vilanova de Arousa. Prop. de 3/4 del ballener *Bon Jhesus*. Com. con Barcelona.	AHPB. A. Mir. man. cc. 1481/93
1483	Fernán Gómez, v. y regidor de Noya, prop. de un navío de 35 tons. Com. con Valencia.	AGS-RGS-X-1483, 17

Año	Mercader propietario	Fuente
1485	Jácome Vinagre, merc. de Santiago. Coprop. con Lopo Gomes, también merc., del *San Miguel*, de Santiago; com. con Inglaterra.	PRO C1/67/150
1488 1500	Johan de Bergantiños, Afonso de La Cruz, Afonso de Outeiro, mercs. de Coruña. Asociados en torno a la propiedad de varios buques, a nombre de unos y otros. Com. con Mediterráneo e Inglaterra.	Peatge, 27, 28, 147, 158, 169, 205 PRO, E122/143/1
1494	Johan Alonso de Lapido, merc. de La Coruña, prop. y patrón de un ballener. Com. con Barcelona.	ACA, Anc. 20/2/1494
1492	Gonçalo de Paz, merc. de Noya. Prop. y patrón de un ballener. Com. con Barcelona y Valencia.	Peatge, 292 ACA. Anc. 8/1/92
1494	Pero y/o Antón Fabeiro, mercaderes de Noya. Prop. de una nao patroneada por Johan de Bandín. Com. con Valencia.	Peatge, 29, 157, 233
1494	Goncalo Pardal, mercader de Noya, prop. y patrón de una nao. Com. con Valencia.	Peatge, 30, 291
1503	Goterre Falcón, merc. y «mariñeiro» de Pontevedra. Prop. y patrón de un ballener. Com. con Barcelona.	ACA. Anc. 7/2/1503

b) Los marinos de altura

Fugados tal vez en bastantes ocasiones de entre la población de los arrabales pesqueros, integrados en todo caso entre la burguesía de las villas, los «mariñeiros» forman un grupo de composición compleja y contornos sociales poco precisos, bien delimitado solamente en cuanto a su cualificación profesional.

La marinería, el «marinaje», es el oficio de los navegantes de altura (186). Los hombres que lo practican se agrupan en sus propias cofradías, bien diferenciadas, en Galicia al menos, de las de los mareantes (187). Un «mariñeiro» es, en la acepción medieval de la palabra, ni más ni menos un marino, sin que el nombre tenga connota-

(186) 1522, Abril 2. Pontevedra. «Pero de Gracedo... se obligo con su persona e bienes de yr por marinero e conpañero en la nao... Corpo Santo... e yendo la naao a Caliz e queriendo el dicho Gonzalo de Saavedra [el patrón, otro «mariñeiro»] traerla a esta villa, que el sobredicho sea obligado a ajudarla a traer como tal marinero... e quel sobredicho ha de servir del dicho ofiçio de marinero en la dicha naao de noche e de dia segundo feziere menester...» (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 96).

(187) En Pontevedra, la de San Miguel (Marineros) y Corpo Santo (Mareantes); en Noya, Corpo Santo (Marineros) y S. Nicolás (Mareantes); en La Coruña, los Santos Angeles (Marineros) y S. Andrés (Mareantes) (FILGUEIRA VALVERDE, J. *Archivo de Mareantes*, 25; FABEIRO, M. *La villa de Noya: defensas, posesiones y regalías*, «Compostellanum» XIII (1968), 641; TETTAMANCY, *Apuntes...*, 45-47).

ciones especiales: puede referirse al patrón y propietario de una nave o al último de los hombres bajo su mando (188).

La dedicación no es incompatible con otras, lo que no ayuda a simplificar el cuadro, pero permite conocer mejor el encuadramiento y vínculos sociales de estos hombres.

Nos encontramos, para empezar, con que el nombre agrupa a los dos estratos en que se han dividido los hombres de mar de todos los tiempos: a popa y a proa del mástil. De un lado, los oficiales y los patrones-mercaderes: no existe en Galicia la titulación profesional de patrón o maestre de nao, como sucede en otras partes. Del otro, la marinería, colectividad cuyos miembros aparecen en ocasiones individualizados por sus nombres, pero de cuya vida en tierra sabemos muy poco.

Entre los «mariñeiros» encontramos, pues, aparte de los patrones, a la mayoría de los oficiales cualificados, tales como pilotos y naocheros (189) y a los hombres que trabajan en la maniobra del buque. Todos ellos participan en mayor o menor medida en el comercio y en el armamento naval. Nada más lejos, en estos hombres, de la imagen tópica del marino como un marginado de la sociedad, un hombre sin raíces y ajeno a los problemas e inquietudes de los sedentarios. Es probable que exista, en las capas inferiores de la marinería, gente así, como se puede inferir de los tripulantes gallegos que encontramos en navíos extranjeros y de los que trataremos en otra parte; pero en general los «mariñeiros» gallegos son hombres socialmente muy integrados. Su profesión no hace de los hombres de mar un grupo aparte. Vecinos y burgueses de sus villas, propietarios y foreros de fincas rústicas y urbanas (190), de barcos o partes de barco, desempeñan en ocasiones cargos municipales y llevan fieldades como los demás vecinos. Las rutas marítimas medievales, nunca demasiado lejanas ni prolongadas, permiten unos contactos bastante seguidos con el lugar de residencia permanente.

La mejor ilustración a lo anterior es repasar la carrera y actividades de algunos hombres de los que hemos podido saber algo más que su nombre, y que se describen expresamente como «mariñeiros», «marineros» o «marinarii».

Goterre Falcón, el escudero, mercader, regidor de Pontevedra y patrón de buques al que hemos examinado en un apartado anterior es quizá el ejemplo más cumplido de las complejas realidades que encubre esta titulación, que él declara corresponderle en una ocasión (191). Un caso parecido es el de Gomes de Santiago, éste de condición llana: vecino de Pontevedra, patrón de una barca con la que anda por el Mediterráneo en la década 1430-40, se ocupa entre 1448-57 de muchos negocios y asuntos de la villa,

(188) En Abril de 1519, Gonçalo Ribeiro, de Pontevedra, marinero y maestre de un navío, requiere notarialmente a Sancho o Francisco de Rama, marinero, «abitante» en Pontevedra donde para en casa de un tonelero pariente suyo, para hacerle volver a bordo según el contrato, o atenerse a las consecuencias, ya que le está dando largas y yéndose al mar con otra gente, y no puede zarpar sin él (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, f. 15).

(189) Pero Boo o Moço, vecino de La Coruña, 40 años, naochero en la nao de Martín García, en un viaje de Poniente a Génova en 1455 (ASG, Not. T. Duracino, 2/87).

(190) Gomes Rodrigues, de Pontevedra, tiene heredades que le vienen de su abuela en Couso (MP C II-5, f. 59 v.); Jácome de Outón, de Noya, tiene en propiedad media casa con sótano, sobrado y torre en la rúa de Pero Sardiña (Doc. de 7/2/1482, col. Fabeiro); J. de Viveiro y su mujer compran una casa en la rúa Grande de Pontevedra, por 1.600 mrs. (MP C II-5, ff. 15-15 v.). En 1464, Domingo de Cangas tiene una casa en Pontevedra lo suficientemente grande como para que se reúna en ella la cofradía de S. Miguel (MP, *TM*, f. 72 v.).

(191) V. *supra*, nota 16, p. 306.

sin perder su calificación de «mariñeiro»: fiel de diezmos, alfolíes y alcabalas diversas durante esos años, procurador del concejo en 1454, sigue manteniendo sus contactos con la Corona de Aragón a través de la exportación de pescado a Valencia (192). El bayonés Afonso Viciño, también «marinarius» y patrón de nave, termina instalado como un próspero mercader en Marsella, siempre relacionado con el mar (193). Muchos de los que no aparecen explícitamente como simples tripulantes son propietarios y patrones de naves: Johan de Bayona, de Pontevedra, lo es de la barca *San Salvador* en 1433 (194); Ruy Gomes de Covas tiene, además de un trincado grande, la cuarta parte del navío *Santiago*, del que es patrón, y que comparte con otro marinero, Vasco Rodrigues da Correaria, y con el mareante Juan de Viveiro (195). Johan Gonçales do Ribeiro o Moço es patrón y propietario al 50% de otro con el mercader Ares García de Rajóo (196). En Noya, Johan de España, relacionado con los España de Santiago, y tal vez hijo de un mercader del mismo nombre, está activo en las décadas de 1450-60, durante las cuales es patrón de un navío con el que opera en Génova y comercia con Valencia e Inglatera (197). Gonçalo de Romay, de Pontevedra, es patrón en 1451 de un ballener que hace la carrera del Mediterráneo, apareciendo en 1464 como cofrade de San Miguel; en 1476 tiene aforada de Johan Gago una casa en la rúa do Barral. El pontevedrés Alvaro Cerviño, vicario de la cofradía en 1464, aparece en la década siguiente comprando paños en Inglaterra (198). Fernán Cerviño, tal vez un ascendiente suyo, es, además de «mariñeiro», mercader, y negocia con fincas y rentas en 1433-34 (199). Gonçalo de Saavedra es sobrino de un notario de Pontevedra que es propietario y patrón del buque en el que él va de patrón delegado (200). Gonçalvo de Louro, que en 1459 es un marinero de la nao de Gonçalvo Rodrigues de Noya, es patrón de la suya propia en 1488 (201). Incluso los que no alcanzan esas alturas son hombres vinculados económicamente al quehacer mercantil. En los registros del Peatge de Valencia podemos encontrar a la marinería descargando lotes de mercancía que a veces rebasan los límites de una simple «quintalada» (202). El marinero pontevedrés Afonso García es apoderado, en 1463, del propietario de la nave en la que va embarcado y realiza operaciones por su cuenta, cobrando cantidades e incluso vendiendo participaciones de ese buque (203). El coruñés Johan Varela va a Flandes en una nao de la que es propietario en medio doceavo, parte que vende a un mercader de Santiago (204). Toda esta gente, aun con las muchas matizaciones socioeconómicas que habría que hacer entre unos

(192) ACA, *Ancoratges*, años 1439-40; MP, *LCP, passim;* PEATGE, 72.
(193) AHPB, A. Vilanova, *Escrituras sueltas 1441-68*, 22/2/1466; ADBR, Laget-Maria 449, ff. 47,180.
(194) MP C II-5, ff. 8-8 v.
(195) *Ibid.*, f. 34.
(196) *Ibid.*, f. 27 v.
(197) AHDS, S. Martín 12/212; PEATGE, 63; PRO, E122-114/2; ASC Genova, *Padri del Comune*, lib. 7, f. 61 v.
(198) MP, *TM*, 72 v.; PRO, E122-19/10A.
(199) MP C II-5, ff. 11 v., 13, 16 v., 17.
(200) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1522, f. 57 ss.
(201) PEATGE, 114, 157.
(202) PEATGE, *passim*, esp. registro de 1451.
(203) AHPB, B. Masons Minor, *5.º manual*, 25/8/1463.
(204) BRAG-CDH, I, 142.

individuos y otros, pertenece indiscutiblemente a la burguesía mercantil de intramuros, y sus vínculos con los pescadores y mareantes de la ribera son bastante flojos.

¿Cuáles son esos vínculos, y qué es lo que diferencia, en Galicia, al «mariñeiro» del «mareante», término este último que, en el resto de la Castilla medieval engloba a todos los hombres de mar? En primer lugar, el «mariñeiro» no pesca: es un navegante, encuadrado, desde el patrón al último hombre, en el marco de la «compaña» jerarquizado y reglamentado por los Roles de Oleron. Tiene, como vimos en otra parte, un estatuto particular, privilegiado, que aúna dos notas que le separan del mareante-pescador: comercio, a través del derecho de «quintalada», e hidalguía, con la exención de penas infamantes. Una actividad comercial lícita, prevista y fomentada, que por el contrario está vedada, salvo la exportación de su pescado, a los mareantes. Estos, como veremos, la practican con mayor o menor clandestinidad e impedimentos; y es esta actividad la que acerca a los mareantes al grupo de los marineros, que no al revés. Las asociaciones que se puedan encontrar entre los hombres de estos dos grupos estarán siempre relacionadas con el comercio o el armamento naval (205) y nunca, al menos en el período que estudiamos, con las faenas pesqueras.

Es quizá el poderío cobrado por los mareantes de Pontevedra como exportadores de sus capturas lo que les va a llevar no tanto a una equiparación como a una auténtica simbiosis con los marinos de la villa, que ha intrigado justificadamente a algunos historiadores al encontrarse con estos dos oficios aparentemente confundidos en uno solo (206), con los marineros de la cofradía de San Miguel compartiendo para consignar las actas de sus reuniones algunos folios del tumbo de la Cofradía del Corpo Santo; con una sede religiosa —la iglesia de Santa María la Grande— que en una nueva y espléndida construcción a costa de los mareantes tendrá una capilla propia para los marineros de San Miguel; colaboración en la creación de fondos para sepultura de sus muertos, en el balizado del puerto (207), en el transporte y comercialización del pescado. No sabemos si esta situación se daba en las otras villas, donde ambos grupos, representados por sus respectivas cofradías, aparecen en cualquier caso claramente diferenciados.

Hemos encontrado «mariñeiros» procedentes de la pequeña nobleza y de lo que parece ser una burguesía acomodada; otros de unos estratos más modestos de la vecindad urbana. ¿Cuántos de ellos proceden también de entre los mareantes y pescadores de los arrabales? Hay, como veremos en el apartado siguiente, mareantes que son también armadores y patrones de altura; otros desempeñan funciones de expertos en navegación (208). Pero ninguno de ellos se titula «mariñeiro». Solamente he recogido

(205) V. nota 195.

(206) «Lo que plantea verdaderos problemas al investigador no es la coexistencia de las dos direcciones, religiosa y laboral, en una misma institución, sino la diversificación que, dentro de la primera, dejó impreso el espíritu pluralista de la Edad Media. Porque, mientras todos los mareantes se agrupan en un solo gremio, y ese gremio es la «Cofradía do Corpo Santo», con unidad de ordenanzas y autoridades, no es ésta la única organización religiosa de la marinería pontevedresa, y no faltan aspectos netamente gremiales en otras [S. Miguel, de los Marineros, y S. Juan, de los carpinteros y calafates] que podemos hallar a su lado» (FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*, pp. 25-26).

(207) FILGUEIRA VALVERDE, *Op. cit.*, 26.

(208) Pero da Franqueira, mareante de Pontevedra, va de piloto a Valencia en el ballener de Afonso Lopes, en 1488 (peatge, 174; MP, *TM*, ff.3, 65 v.).

un caso bastante dudoso. Se trata del pontevedrés Johan de Viveiro que, como vimos más atrás, aparece, con la denominación de «mareante», asociado con dos «mariñeiros» en la propiedad de un navío. Esta escritura está hecha a 2/11/1433 y pocos meses antes, a 10 de Mayo, aparece en una minuta del mismo registro en un asunto poco relacionado con el mar: él y su mujer Johana de Viveiro compran una casa, y en esa minuta él se intitula «mariñeiro» (209). Al no tratarse de la redacción definitiva del documento se puede pensar en un despiste del escribano. ¿Cómo, si no, va a aparecer pocos meses después rebajado de categoría, por así decirlo, junto a otras personas con quienes podría compartir la titulación?

Algún factor difícil de aislar —estatuto jurídico y gremial, extracción social, actividad diferencial— separa tajantemente a estos hombres del escalón inferior, los marcantes, que en tantos casos desempeñan sus mismas funciones. No es el estatuto de vecinos, que unos y otros disfrutan por igual. No parece ser tampoco la capacidad económica, al menos de una forma general: hay mareantes que hacen figura de potentados al lado de los «mariñeiros» más desheredados. No es, desde luego, el arte de navegar, que algunos mareantes parecen dominar a la perfección sin dejar por ello de serlo. Es probable que la clave esté en esa abstención de la pesca y licencia para el comercio que practican los marineros, estableciendo así una distinción entre el hombre de mar mercader y el hombre de mar pescador, que los primeros tratarán de mantener a toda costa estorbando a los mareantes su dedicación a un comercio de tipo general: la consabida lucha, en suma, entre la villa y el arrabal. La escasez de documentación sobre otros puertos gallegos y sobre la propia Pontevedra no permite, por el momento, llegar a una conclusión definitiva.

2) *LOS HOMBRES DE LA RIBERA: MAREANTES Y PESCADORES*

a) Los mareantes, élite del arrabal

Al tratar de este grupo, se impone en primer lugar una puntualización de términos. Aunque por «mareantes» se entienden en general, en la Castilla medieval, los hombres de mar, los que saben el «oficio de marear», en Galicia hay una distinción por lo menos empírica entre éstos, que como vimos se denominan específicamente «mariñeiros», y los «mareantes», dedicados a faenas de pesca a gran escala, con artes que requieren una fuerte organización de equipo y agrupados en cofradías bien diferenciadas de las de los marineros, aunque muy vinculadas entre sí: la del Corpo Santo en Pontevedra, S. Andrés en La Coruña, S. Nicolás de Noya, etc.

Las cofradías de mareantes —sin intentar dilucidar aquí si son «cofradías gremiales» o «cofradías-gremio» según la clasificación que propone Rumeu de Armas (210), son auténticos gremios a todos los efectos, aunque no empleen ese nombre, poco grato

(209) MP. C II-5, ff. 34 y 15-15 v., respectivamente.

(210) *Historia de la Previsión social en España*, Madrid, 1944 (reimp. Barcelona 1981), Cap. IV: en la «cofradía-gremio», el gremio nace y se desarrolla dentro de la cofradía, y las dos cosas se funden en una; en el caso de la «cofradía gremial», la cofradía nace y se desarrolla dentro del «oficio», y su sinónimo es el término «cofradía de oficio». Por lo tanto, es casi imposible clasificarlas sin conocer muy bien su génesis y desarrollo en cada caso concreto. Seguramente un contemporáneo, llamado a definirlas, les llamaría «cofradías de oficios», en cualquier caso, de acuerdo con la terminología entonces vigente.

a los gobernantes de la época: los dos factores necesarios para que existiese el gremio eran la existencia de unas ordenanzas propias, y emanadas de su propio interior, y de unas autoridades, también propias, que vigilen su cumplimiento (211). Esto se da, como bien sabemos, en el caso de Pontevedra, y es de suponer que en los demás: la cofradía, bicéfala, está gobernada por sus dos «vigarios» que tienen jurisdicción especial, con capacidad penal: sus ordenanzas son elaboradas por los mareantes, y simplemente revisadas y aprobadas por su señor el Arzobispo. Esta supervisión por el rey o por el señor de la tierra es algo completamente regular en los estatutos gremiales de toda Europa, bién distinta de los reglamentos otorgados que caracterizaban al simple «oficio» (212).

Los mareantes de Pontevedra, los únicos que han dejado tras sí una documentación medianamente rica para los años finales de la Edad Media e iniciales de la Moderna, han sido ya detenidamente estudiados por diversos eruditos, entre los cuales los más distinguidos son Sampedro, García de la Riega y Filgueira Valverde (213). Me limitaré aquí, por lo tanto, a enfocar aquellos aspectos de interés dentro del contexto del presente trabajo.

Los mareantes, una auténtica aristocracia surgida de entre los pescadores, constituían un grupo urbano, vecinos y moradores en las villas donde desarrollaban su actividad, pero cuyo oficio y fuerte cohesión social les llevaba a agruparse en arrabales como la Moureira en Pontevedra y la Pescadería en La Coruña, por citar sólo los más importantes. Sin embargo estos límites de residencia no eran muy estrictos y los encontramos residiendo también en otros barrios de las villas, así como en los pequeños puertos pesqueros de los alrededores.

Su condición social era modesta. «Pobres, de ordinario, y al parecer gente grosera...; la gente plebeya es mucha... pobre, e inculta, que no saben escribir...», es como los describe el Cardenal Hoyo en sus *Memorias* de 1620 (214). A los nativos se allegaban, suponemos que con cierta frecuencia, forasteros, e incluso extranjeros que entraban como aprendices del oficio, muchachos recogidos, a veces náufragos (215). Sobre su importancia numérica tenemos datos mucho más aproximados que para el estamento mercantil: eran más de dos mil los cofrades del Corpo Santo de Pontevedra hacia

(211) RUMEU DE ARMAS, *Op. cit.*, p. 49.

(212) «Es decir, que mientras la autoridad, llámese Rey o Municipio, regula las actividades de unos individuos de profesión común, y las somete a determinadas prescripciones de policía o de técnica, tenemos como constituido el «oficio» cuando esa misma autoridad, a impulsos propios o a petición de los «oficios», organiza y regula por medio de una carta, ordenanza o estatuto el «oficio» y crea de paso una autoridad propia, gremial, que pudiéramos decir, tenemos ya constituido el «Gremio» *(Ibid., loc. cit.)*».

(213) Parte de la gran obra realizada por D. Casto Sampedro y Folgar está publicada en la colección anónima *Documentos, Inscripciones y Monumentos para la historia de Pontevedra*, obra suya, tantas veces citada en este trabajo. La abundantísima bibliografía suya y de otros investigadores activos en torno al Museo de Pontevedra, como son García de la Riega, Fernández-Villaamil y Filgueira Valverde, está recogida en el *Archivo de Mareantes* (Pontevedra, 1946) compilado por este último, obra muy valiosa e indispensable para el estudio de los mareantes de Pontevedra.

(214) *Op. Cit.*, p. 441.

(215) En 1522, Manoel Cerveira, português, cogido por una armada de franceses en el cabo Finisterre, despojado y echado a tierra, «por no tornar a rroyn costunbre... teniendo grande deseo de aprender el oficio de mareante», se pone en servicio y aprendizaje con el mareante Juan de Celes (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 40).

mediados del XVI, en la época máxima de su pujanza (216); un siglo antes, podrían ser aproximadamente la mitad. Sobre los mareantes de las otras villas no sabemos tanto. Su organización debía de ser mucho más laxa y su importancia más secundaria, pues no aparecen participando en la vida urbana en la medida en que lo hacen los de Pontevedra. Sobre su número, o su actividad, tenemos sólo las referencias indirectas de las importantes capturas de pescado hechas en Noya y las bastante inferiores de Muros (217). En La Coruña, la Pescadería era demográficamente mucho más fuerte que la Ciudad Alta, pero, como ya vimos, su crecimiento se hizo en gran medida arrastrando habitantes de ésta (218).

El calificativo de «pobres» que da Hoyo a los de Pontevedra encierra una connotación más social que económica: a continuación indica que «suele tener tanto caudal este ayuntamiento y cofradía que sacan dél para gastos extraordinarios, y para pleitos, y obras, muchas veces cinco y seis mill ducados, sin sentirlo ni hacerles mella» (219). ¿Cuál sería su capacidad económica siglo y medio antes?

Sin duda, como más tarde, había entre ellos grandes desigualdades. Pero por lo menos los miembros de los estratos superiores del grupo no eran ciertamente unos pobres. Tenemos, en 1449, el testamento de Pero de San Antón, que fue «vigario» del Corpo Santo en 1437 (220). En mandas piadosas y diezmos eclesiásticos pendientes deja 350 mrs.; más de cien misas, entre rezadas y cantadas, y doce salterios. 4.120 mrs. en mandas personales; mucha buena ropa y plata de casa. Tiene su enterramiento propio en Santo Domingo y es propietario de la casa en que vive en la rúa da Barca, de otra más, también en la Moureira, y de la mitad de otras tres, en el Barral, rúa de Domingo o Moço y rúa de Martín Frucu (221). Otros mareantes tienen también casas en propiedad, en las que viven o por las que perciben rentas. García Díaz es propietario de una en la rúa da Barca, que en 1423 da en foro un pescador (222). Johan Neto o Moço, antiguo pescador ascendido a mareante, practica por esos mismos años el subforo, tomando de la cofradía de S. Juan dos casas, una en la rúa da Pilitaría y otra en la rúa da Fonte, en la Moureira (223). Johan de Sea tenía en la rúa da Prancha, de su propiedad, «casas, sotoõs e sobrados» antes de 1474 (224). Pero frecuentemente la casa en que viven es aforada de algún monasterio o cofradía; si bien están concentrados en la Moureira, viven también intramuros, en la zona del puente (225). Son también propie-

(216) HOYO, *Op. cit.*, p. 442.

(217) PEATGE, *passim*.

(218) La documentación que se conserva de las cofradías de mareantes de estas villas y ciudad en el Archivo del Reino de Galicia es demasiado tardía para ser aprovechable aquí. Algunos usos y costumbres de los de La Coruña, los ha recogido Hoyo, entre ellos el sistema de adjudicación de puestos en los caladeros para la semana, que consistía en una carrera desde la playa todos los lunes. Las peleas, golpes y hasta muertes que se producían obligaron a cambiar el procedimiento (*Memorias...*, 221-222).

(219) HOYO, *Op. cit.*, 442.

(220) AHPPO. *LCP*, acta de 21/3/1437.

(221) *Tumbillo Sto. Domingo*, p. 28 n.º 1.

(222) MP. *Tumbo S. Juan*, ff. 48 v.-49.

(223) *Ibid.*, 57-57 v.

(224) *Tumbillo Sto. Domingo*, p. 37, n.º 19.

(225) Johan da Abella tiene en 1419 una casa aforada de la cofradía de San Juan, en la rúa do Verrón (MP. *T.S. Juan*, 44 v.-45); otros viven en la rúa da Barca y rúa da Fonte (*Ibid.*, 48, 49, 57). Johan de Prol vive en una casa en la rúa das Ovellas, de foro de Santo Domingo (*Tumbillo*

tarios de bienes rurales, unas veces adquiridos por matrimonio (226): viñas en Moldes, donde toda la burguesía de Pontevedra cogía su vino «ullao» (227); casales enteros, que en ocasiones aforan o subforan (228), y que responden a una imagen del hombre de mar gallego muy vigente aún hoy, muy vinculado a la agricultura, y tan diferente de otras comunidades pescadoras.

En el gobierno de la villa tienen poco papel. En ocasiones se llama a los vicarios del Corpo Santo —junto con los de las otras cofradías— para acordar cuestiones de interés común, como los repartimientos de pedidos del rey (229). Ocasionalmente, uno de los más pudientes toma alguna fieldad de alcabalas (230). Johan Lancina avala, por cuantía de 1.000 mrs., a Gonçalvo Fiel, que arrienda el mayordomazgo (231). Pero existe un enfrentamiento crónico entre la villa y la Moureira: conflicto social y, en sus aspectos más visibles, competencia comercial.

En efecto, la segunda actividad de los mareantes aparte de la pesca —y la que les enriquece realmente— es la comercialización directa, no sólo de esa pesca sino de los cargamentos de retorno que traen por ella, y cuya venta en la Moureira lesiona los privilegios de los mercaderes de intramuros.

«Fornecer cercos y sacadas, salgar, arengar y cargar (232)»: éstas son, básicamente, las actividades de los mareantes. Sobre la importancia de su comercio al exterior, podemos ver algunos ejemplos recogidos de los registros del Peatge de Mar de Valencia: en 1451, un Johan Neto (tal vez «o Calvo» o «Palamades») descarga en el Grao una partida de 114 docenas de merluza, 42 milleiros y medio de sardina arencada y 4 quintales de congrio, todos suyos, llevándose mercancías y dinero que excedieron del valor de las importadas en el equivalente de 7 paños. En el mismo navío, otro mareante, Alvaro de Santiago, lleva 84 milleiros de arencada, 44 docenas de merluza, 10 cueros de buey, y saca un excedente de 5 paños y 2 mantas, y Pero da Barosa 166 docenas de merluza, 54 milleiros de arencada, un fardel de congrio de peso desconocido y dos cueros de buey (233). En 1459, otra vez Johan Neto y Pero da Barosa, llegados en la

---

S.D., p. 37). El pleito de 1496 habla de «los mareantes que biuen fuera e de dentro della [la villa] (*Documentos*..., I, 240).

(226) Goterre de Cangas hereda, por parte de la mujer, parte del lugar de Menduiña, en Aldán, en 1468 (*T.Sto.Dom.*, p. 33). Otros mareantes tienen, también por sus mujeres, tierras en Samieira y Dorrón (AHPPO Prot. A.G. do Sisto, 1514-17, ff. 103-104).

(227) Como la que tiene en 1433 Johan Bieites Compañón (MP C II-5, 14 v.).

(228) 1433, 25/10. Johan Leitón, mareante de Pontevedra, y su mujer María Leitoa dan en foro perpetuo a Fernán Sardiña, mareante de Combarro, 2/3 del casal da Armada, en el coto de Poyo, a pagar anualmente en centeno (*Ibid.* 33-33 v.).

(229) AHPPO. *LCP*, acta de 21/5/1437. A 16/6/1440 un apoderado de todos los vicarios de las cofradías los representa en el concejo; aparecen también, como «hombres buenos», Conçalo Peliteiro y Johan Neto o Calvo, en el nombramiento de «veedores dos becs» (16/1/1442) y en la concesión de parte de la recaudación de las sisas al Arzobispo (Martin da Barosa y Pero Gomes, vicarios, en actas de 21/3 y 30/3/1444). Finalmente, con otros del concejo, los procuradores Gonçalo Pelegero y Fernando Correa, mareantes, dan seguro a las naves y mercaderes que acudan a la villa, en acta de 5/10/1444.

(230) Alvaro de Santiago desempeña la fieldad de la alcabala de los paños en 1458 (AHPPO. *LCP*, f. 106 v.).

(231) *Ibid.*, f. 21 v.

(232) Actividades que los mareantes de Combarro ejercerán en Pontevedra, como si fueran vecinos, por acuerdo de 1491 (*Documentos*..., II, 173-174).

(233) PEATGE, pp. 72 y 74, cargando en el ballener de Gonçalvo Rodrigues.

nao del también mareante Johan Rodrigues o Pancho, descargan 31 milleiros de arencada, 40 docenas de merluza y 5 arrobas de congrio el uno, y el segundo 14 arrobas de congrio, 115 docenas de merluza y unos 60 milleiros de sardina arencada. Alvaro de Santiago, 103 milleiros de sardina, más de 6 arrobas de congrio, 93 docenas de merzlua y 14 cueros (234). Es imposible, al menos de momento, desglosar la parte que llevan los mareantes en el conjunto de este tráfico. Sin embargo, y teniendo en cuenta que, entre la totalidad de los cargadores, el cargamento medio por persona no sube de los 10 milleiros, y son frecuentes las partidas de uno a tres, parece que los volúmenes de mercancía que manejan estos hombres, de los que no conocemos más que estos dos viajes, son bien elocuentes para calcular su importancia.

Dentro del grupo, y en relación con la capacidad comercial, se pueden observar dos estratos por lo menos: los que sólo pescan y los que, además, compran a los primeros, reúnen grandes existencias y las exportan, desplazándose muchas veces con ellas y en sus propios navíos. Estos mareantes recurren frente a sus vecinos a los métodos habituales de contratación: la compra de la pesca por adelantado, a veces con una temporada entera de antelación (235).

Resulta difícil de creer, pese a las negativas de los mareantes, que, al menos desde que éstos ampliaron su radio de acción, no se hubiese desarrollado en la Moureira de Pontevedra —o en la Pescadería de La Coruña— una actividad comercial paralela a la de la villa. En Pontevedra, las ordenanzas municipales que se conservan prohiben reiteradamente la importación fraudulenta de vino, la venta de vino, paños y aceite (236). Los que eran propietarios de buques hacían viajes a Portugal por vino (237). Sobre el vino, en concreto, surgió un litigio que enfrentó a villa y arrabal durante cuatro años, de 1492 a 1496 (238). Otro pleito iniciado a principios del S. XVI y que no se falló hasta 1563 documenta el variadísimo surtido de mercancías que se vendían en el barrio de los mareantes: «trapería que eran sedas, paños, lanas, brocados, cofias, gorgueras de oro y seda para guarnecer y labrar, y ylo de oro, tiendas de plata, arracadas, taças, lienços, bolsas, cintas, peines, alfileres, xabon, platos de Talabera, papel, escudillas, tajadores, agujetas, tranzaderas, cánamo, sogas, escobas de palma, estaño, plomo, açero, yerro, alambre, cobre, pez, brea, congrio seco, quesos, mantecas, longanizas, cera y sebo labrados, arros, çebollas, ajos, pan, azeite (239). ¡Todo un bazar! y seguramente a precios competitivos. No es de extrañar la furia de los regidores de la villa, casi todos mercaderes, contra este segundo centro comercial que se desarrollaba en la ribera, la zona más vital de Pontevedra.

Se pueden detectar otros síntomas de tensión entre mercaderes y mareantes, que hay sin embargo que interpretar con cautela por falta de información suficiente sobre los hechos. En 1491 el juez y alcaldes de la villa reciben como vecinos a los mareantes de Combarro, desviando toda su actividad hacia Pontevedra y creando tal vez una

(234) *Ibid.*, pp. 115 a 117 y 119.
(235) MP. C II-5, f. 61.
(236) Cf. *LCP*, 74 v., y Ordenanzas de 1496 (*Documentos*.... I, 228).
(237) MP. C II-5, f. 4 v.
(238) V. *supra*, cap. III.
(239) *Documentos*... III, 40.

competencia frontal a los mareantes pontevedreses (240); en 1496 quieren prendar a éstos «sobre cierta manera de pesca», que no se especifica (241).

También la Pescadería, en La Coruña, crecía y medraba a expensas de la ciudad vieja. La inevitable tensión tuvo también allí como *casus belli* el vino, y el problema surge, precisamente, en los años finales del XIV, cuando los mareantes empezaron a comerciar con el Mediterráneo (242). No hay mucha documentación sobre este conflicto, pero podemos ver algunas muestras de hostilidad en las ordenanzas contra el comercio de vino de fuera, y en ciertas disposiciones, cuyo contenido no se conoce, pero que seguramente apuntaban en la misma dirección que las de Pontevedra, contra las que los mareantes coruñeses, diciéndose perjudicados, reclamaron al Consejo Real (243).

El incremento de la exportación de pescado y el deseo de librarse de la dependencia que para ellos supone cargar en los navíos de los mercaderes de la villa, va a llevar a los mareantes de La Coruña y Pontevedra (por lo menos, ya que en los otros puertos no se ha podido identificar a nadie) a invertir parte de sus ganancias en armamento naval de altura.

En Pontevedra, la villa mejor documentada, encontramos a los carpinteros de ribera trabajando expresamente para ellos en 1449 (244). Los casos concretos que se han recogido nos muestran una capacidad de armamento muy diversa, desde la nao que en 1459 lleva Johan Rodrigues o Pancho a Valencia (245), hasta pinazas y navíos menores con los que algunos de ellos realizan un discreto tráfico de cabotaje en dirección a Portugal (246). Se dan, probablemente con frecuencia, asociaciones entre mareantes y «mariñeiros» en la copropiedad de estos buques (247). El progresivo deterioro de la navegabilidad del río en la zona del puente redundó además en beneficio de la Moureira, que fue asumiendo las funciones de transporte hasta obtener un monopolio de hecho —que en 1698 se decía «de.... ynmemorial tiempo»— para todo el transporte marítimo dentro del reino (248). El caso de La Coruña es más difícil de estudiar de cerca, pero indudablemente la Pescadería armaba naves de altura, como se puede ver por las que llevan los nombres de los patronos de sus tres parroquias, Santo Tomás, San Nicolás y San Jorge, aunque posiblemente buena parte de la considerable flota de este barrio, que pudimos examinar en los primeros años del XVI, era propiedad de mercaderes.

---

(240) *Ibid.*, II, 173-74.

(241) *Ibid.*, I, 236.

(242) A 3/3/1397, y a petición del concejo, Enrique III confirma un mandato suyo prohibiendo la introducción y venta de vinos en la Pescadería, y ordenando se realice solamente dentro de la villa (AM Coruña, *Privilegios* I/23, 24).

(243) AGS-RGS-V-1494, 65.

(244) *Galicia Diplomática* III, 45 ss.

(245) PEATGE, 95, 115 ss.

(246) Johan da Abella es en 1433 patrón y propietario de la pinaza *Santa María do Camiño*, con la que importa vino de Lisboa para él y otros mercaderes de Pontevedra (MP C II-5, f. 4 v.). A. de Colón tiene en 1500 un navío con el que hace un viaje a Aveiro (MP, *TM*, f. 3).

(247) Johan de Viveiro es patrón y propietario de 1/4 del navío *Santiago*, junto con los «mariñeiros» Vasco Rodrigues da Correaria y Ruy Gomes, dueños de los 3/4 restantes (MP, C II-5, f. 34).

(248) «Toda la sardina, vinos y otras qualesquier mercadurias que se ayan de sacar desta villa para otros lugares deste reino... se ayan de cargar y portear en navio, pinaças y barcos de los que tienen los vezinos del arraval desta villa...» (MP, C II-45-49, f. 1).

b/ *Los pescadores, pueblo menudo*

En la mayoría de las villas marineras, y hasta donde la documentación ha permitido profundizar, los pescadores nos aparecen como un grupo con muy poca cohesión interna, una organización corporativa aparentemente inexistente, a diferencia de los mareantes, y una actividad que se desenvuelve preferentemente a escala individual o de un pequeño grupo de personas.

Esta falta de protagonismo colectivo se explica muy bien por su simple forma de trabajar, derivada a su vez de su escaso techo económico: sus embarcaciones y artes de pesca requieren poca inversión y poco personal. Ellos son los «tramalleiros», que no necesitan más que un bote y tres o cuatro personas para tripularlo, a veces ni eso, porque se puede lanzar la red desde tierra (249), «os cordeleyros que andan a los congros» (250) con liñas y palangres; su aportación al comercio exterior está en la pesca del congrio y de la merluza, pero son sobre todo los proveedores del pescado fresco que se vende en el mercado.

Los pescadores pertenecen a un escalón social muy inferior al de los mercaderes y marinos, incluso al grupo de los mareantes. Por su maloliente actividad son, con los curtidores, los más segregados de los oficios urbanos; ni siquiera tienen cofradía propia, ni se les encuentra admitidos en las cofradías de mareantes. Su papel en los concejos es irrelevante, siendo relegados a la categoría de moradores menores (251) y sin decisión en los asuntos municipales, aunque tienen estatuto de vecinos.

Pese a ciertos hábitos de nomadismo derivados de las «costeiras» y de la práctica de vivir en cabañas en la playa durante las campañas de pesca, y contra el que se luchaba en algunos fueros y ordenanzas municipales intentando reducirlos a vivir intramuros y no desparramarse por el alfoz (252), los pescadores no constituían un barrio aparte o *ghetto* dentro de las poblaciones, como parece desprenderse de una primera impresión. En Pontevedra, aunque la mayoría viven, como los mareantes, en la Moureira por obvias razones de comodidad, lo hacen en sus mejores calles, donde residen también mareantes fuertes, mercaderes y patrones de naves: rúas da Prancha, da Barca, das Ovellas... y también en la rúa do Verrón, en la zona más «distinguida» del Puente (253). En Noya viven también mezclados con el resto de la población, aunque mostrando preferencia por la zona del puerto, en las calles de Mazacánamos y Pero Sardiña (254).

Tienen ciertas posibilidades de ascenso social. Hijos y nietos de pescadores entran en las órdenes monásticas o aprenden oficios mayores. Tienen además vínculos de

(249) *Fueros*, 515, 519.

(250) *Ibid.*, 513.

(251) D. Lope de Mendoza nombra en 1406 los «omes buenos» de Muros: «de los moradores mayores que sean dos escogidos, et por la comunidad [= el pueblo común] y pescadores otro ome bueno» *Galicia Dipl.* V, 145-153). Pero si se tolera un representante, son rechazados como colectividad, a quien no se considera con derecho a entrar en las sesiones. En 1428 el concejo de Noya se queja al Arzobispo «de que cuando se reunia el Concejo... entraban a veces en el dicho Concejo pescadores, carpinteros y otras personas, decian con malas maneras lo que les placia, e impedian el que se pudiesen tomar los acuerdos necesarios y oportunos (LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, p. 66).

(252) Cf. *supra* cap. II.

(253) MP, *Tumbo de S. Juan*, ff. 19, 31-31 v., 41-41 v., 43 v.-44, 48 v., 49.

(254) AHUS. BN. *Belvís* 251, ff. 9 v. 10; *Sto. Domingo Bonaval* 336, ff. 65-68.

parentesco con estratos superiores: mareantes e incluso «mariñeiros». Frei Johan Rodrigues, fraile de Bonaval en 1398, es de Noya, nieto de pescadores por parte de madre. Su abuela materna, María Carnota, mujer del pescador Domingo Rodrigues, es del «alcume» de los Carnotas, uno de los cuales, Lopo, es «mariñeiro» o mercader, en todo caso patrón de una nave de altura que anda por el Mediterráneo entre 1382 y 1393 (255). Frei Johan dona al convento unas casas de su propiedad en la rúa de Mazacánamos, donde viven muchos pescadores (256). Johan Neto o Moço, pescador de Pontevedra en 1420 (257) ingresa en la cofradía de mareantes poco tiempo después y aparecerá como mareante en el futuro (258). En 1418 el pescador Afonso Yáñez, de Pontevedra, mete a su hijo Pero de aprendiz del *ourives* santiagués Afonso Fiel, durante tres años (259).

Los hombres de los cotos señoriales dedicados a la pesca estaban, respecto a sus señores, en una situación similar a la de los campesinos. Pero por el contrario de éstos tenían seguramente más excedentes para vender. En primer lugar, los campesinos tenían que reservar una parte de sus cosechas, cuando eran de siembra, para simiente; el pescador no. Este tenía además una posibilidad teóricamente ilimitada de capturas, que por otra parte no podía acumular, ya que la facultad de salar y secar estaba restringida, como vimos, a determinados puntos. Así, después de entregar a la administración señorial la parte que le debía, y de quedarse con lo necesario para su consumo, se veía prácticamente empujado a vender el resto, generalmente con prisa y muchas veces a sus propios señores o foristas que hacían acopio de pescado para comerciar.

Tanto estos pescadores «rurales» como los vecinos de los núcleos urbanos combinan las actividades pesqueras con el cultivo de la tierra: una figura de pescador-agricultor todavía existente en Galicia y que Touchard ha detectado también para la Bretaña bajomedieval (260). No sé en qué medida el hecho de que todos los casos recogidos se refieran a viñas indica un interés por la obtención de vino con fines comerciales; lo más probable es que lo trabajasen para su propio consumo (261). El pescador era seguramente en muchos casos de extracción rural, a veces muy alejada de su lugar actual de residencia, como en el caso de Ruy da Fontaíña, pescador del coto de Lérez, nieto de Roy de Fondevila, que vivía cerca del Pico Sacro y era, según las apariencias, un labrador acomodado hacia la primera mitad del siglo XV (262).

---

(255) ARV. MR-2, f. 40 v.; MR-11, (420, 457).

(256) AHUS. BN *Sto. Domingo Bonaval* 336 . ff. 65-68.

(257) MP. *T.S. Juan*, ff. 43 v.-44.

(258) Abandonando el apodo de «o Moço» al desaparecer su homónimo, es seguramente uno de los dos mareantes de este nombre que participan en la vida del concejo en los años 30 y 40, comerciando también con el Mediterráneo (AHPPO, *LC'P, passim;* PEATGE, pp. 25, 74).

(259) AHDS. S. Martín, 12 (14), f. 348.

(260) *Le commerce maritime breton....* pp. 59, 61.

(261) En 1468, el monasterio de Sobrado da en foro una viña en Unta a Fernán Sardiña, pescador, vecino de Betanzos, por un tercio de la cosecha (MARTINEZ SALAZAR, *Docs. gallegos...*, 150-153). En 1499, dos pescadores, Afonso Rey y Gonçalvo de Lorenço, vecinos y moradores en Villanueva de Arosa, junto con sus mujeres, tienen aforadas en el cercano lugar de Ribado unas viñas de S. Martín Pinario, también por un tercio; lo mismo pagan en 1499 Pero Pardal, pescador vecino de Carril y su mujer, que tienen de S. Payo de Antealtares una viña en Santa Baya de Arealoura (AHUS. BN *S. Martín Pinario* ff. 168, 169 y 225 v.)

(262) *Pleito Tavera-Fonseca*, ff. 1295 v., 1297 v.

3) *LOS SEÑORES DE LA TIERRA*

Los estratos superiores de la nobleza que basaban su poder en el señorío rural tenían intereses menos directos en el comercio marítimo, que sólo podía devengar una porción muy minoritaria de sus ingresos. Salvo casos de participación directa en el comercio, sobre todo a través del armamento de naves, que no es muy frecuente, los beneficios que sacaban de él eran indirectos y percibidos a través de los cauces del sistema señorial: rentas procedentes de derechos portuarios, tránsito de mercancías y otros impuestos misceláneos de poca importancia, y percepción de cantidades procedentes de la venta de excedentes de sus tierras que, como veremos, parecen raras veces haber comercializado directamente para la exportación.

a/ *La nobleza laica*

Las rentas de las villas marineras fueron siempre codiciadas por los nobles, y toda la historia de Galicia estuvo marcada por el acoso de estas poblaciones para apoderarse de ellas. El escudero de la tierra de Lemos que comentaba con una punta de envidia la riqueza de los puertos del arzobispo (263) no es sino un portavoz de todo el grupo.

Cuando las guerras nobiliarias de finales del XV, los señores cayeron sobre los puertos arzobispales: en 1476, el conde de Altamira y el de Monterrey le tenían ocupados a Fonseca, Padrón, Muros, Noya, Malpica, Finisterre, Laxe, Muxía y Cee; el de Camiña, Pontevedra, Redondela, Vigo y la villa interior de Caldas, amén de Tuy y Bayona, y de Cambados, que había tomado a su cuñada D.ª María de Ulloa (264); los puertos de la ría de Arosa, «que dellos son grandes y principales», estaban en poder de García Sarmiento (265).

Es cierto que los nobles se habían encontrado siempre con toda suerte de trabas y dificultades para abrir puertos y fomentar un comercio honrado en las costas de sus señoríos. Parte de la culpa la tuvo la natural resistencia de los reyes, después de la constitución del gran señorío costero de la Iglesia de Santiago, a poner el resto en manos de nobles demasiado poderosos, que tendrían a su merced un sector altamente estratégico del litoral, y la posterior ocupación del resto por los alfoces de las villas realengas. Desde la apertura por los condes de Traba del puerto del Burgo de Faro y su posterior desmantelamiento hasta los fallidos intentos de Pardo de Cela en Foz y Bares, los puertos privilegiados lucharon encarnizadamente por mantener su exclusiva e impedir las fugas de tráfico hacia nuevos competidores.

Algunos señores tuvieron la fortuna de hacerse con un puerto importante. Es el caso de Ribadeo, cabeza de un condado cuyos titulares Ruy López Dávalos y posteriormente los Villandrando fomentaron el comercio con Inglaterra, armando en ocasiones barcos propios (266). Igual sucedió con los Andrade, que controlaban toda la costa de

---

(263) *Pleito Tavera-Fonseca*, f. 310 v.

(264) AGS-RGS-X-1480, 69.

(265) Cf. LOPEZ FERREIRO, *Galicia en el último tercio del S. XV*, 67, 74; GARCIA ORO, *Galicia en la baja Edad Media... passim*; Vasco da PONTE, p. 466.

(266) En 1409 el rey de Inglaterra concede a Ruy López Dávalos salvoconducto y protección para dos naves suyas del mismo nombre —*Trinidad*— de Ribadeo, una de ellas de 400 toneles, por un periodo de dos años (PRO *Treaty Rolls* C76/92 m. 5). Hacia 1452 Juan II de Castilla concede a Rodrigo de Villandrando licencia para enviar su nao *Santiago* a comerciar con Inglaterra, pese

las Mariñas hasta el cabo Ortegal, teniendo como propios los puertos de Ferrol y Puentedeume y ejerciendo su influencia —a través de cargos gubernativos o usurpando derechos— en Betanzos, La Coruña y Ortigueira. No conocemos bien el papel de Fernán Pérez de Andrade «O Boo» en el auge que experimentó Betanzos en su tiempo, ya que el comercio de esta villa, al efectuarse en su mayoría a través de La Coruña, se nos escapa. Sus sucesores Fernán Pérez II y su hijo Diego de Andrade fueron, entre los grandes nobles gallegos, los más directamente interesados en el comercio. Fernán Pérez armó naves en varias ocasiones (267); Diego, acosando continuamente Betanzos (268), metido en negocios no siempre honrados (269), intervino también en el tráfico de pescado (270). Los dos protegieron a los mercaderes que venían a sus tierras y consiguieron la gran baza de atraer a Ferrol las galeras de Venecia (271) y las grandes naves de la carrera de Flandes, obteniendo buenos ingresos con las rentas de los puertos y los obsequios de los mercaderes y patrones de las naves (272).

La práctica de repartir la propiedad de los navíos entre «parçoeiros» muy heterogéneos, y lo poco fácil que resulta encontrar una relación completa de los copropietarios de un buque, aparte de que éstos suelen identificarse por el nombre del patrón o principal mercader, no nos deja calibrar debidamente la participación de los señores gallegos en el armamento naval. Son excepcionales, por no figurar en otros testamentos nobiliarios, los datos que aparecen al respecto en el testamento que hizo en 1440 Fernán Yáñez de Sotomayor.

Fernán Yáñez, padre del futuro conde de Camiña, es un señor del Bajo Miño con gran poder e influencia en Tuy y Bayona (273). En su testamento dispone de lo que

---

a la guerra, y hacer cuatro viajes con ella en el plazo de 30 meses, exportando hierro y otras mercaderías. El objeto de estas expediciones es el de reunir el dinero suficiente para pagar el rescate de un sobrino suyo y de sus compañeros (Publ. FERNANDEZ DURO, *La Marina de Castilla...*, ap. n.º 27).

(267) En 1428 envió una nao mercante, patroneada por Alvaro Fiel, marino coruñés, a la expedición portuguesa de Tánger (ATT, *Mss. da Livraria* n.º 1928, f. 150 v.). En 1456 el rey de Inglaterra concede un salvoconducto a su nave *Marie de Carence (sic)* de 50 tons. (PRO, *Treaty Rolls* C76/138 m. 11).

(268) Cf. las reclamaciones de los vecinos de Betanzos contra sus ingerencias en AGS-RGS-V-1480, 235, y VALES VILLAMARIN, Francisco, *Un temible enemigo de Betanzos*, en «BRAG», XXX (1970), pp. 308-325.

(269) Vasco de Vilernio, vecino de Betanzos, le reclama el pago o la devolución de tres azores y un lebrel traídos de Irlanda en 1481 (AGS-RGS-VII-1489, 204). Un judío de Sicilia lo demanda por el «robo» de 300 ducados de oro, seguramente un empréstito no devuelto hecho en la isla durante sus viajes al Mediterráneo (*Ibid.*, III-1484, 64).

(270) En 1481 un navío suyo es capturado a la altura de Mallorca por las galeras venecianas de Flandes (AS Venezia *Senato Mare*, vol. XI, pp. 61, 120, en *Calendar of State Papers... relative to English Affairs...in... Venice..., V. I*, London 1864).

(271) En el documento citado en nota anterior, el Senado de Venecia acuerda la restitución inmediata de los daños, ya que les conviene estar a bien con Andrade, cuyo puerto dicen frecuentar. Tenemos otros testimonios de las escalas de los venecianos en Ferrol en las cuentas de J.F. da Cana publ. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 105 ss.

(272) «... de otros muchos tratantes que se llamaban a él [Fernán Pérez] en el obispado de Mondoñedo, parte de Lugo y en parte del Arzobispado, y de carracas y naos que venían a Ferrol, crímenes y homicidios, bien tenía... cada año tres mil doblas». A Diego de Andrade «todas las naos grosas que venían a su tierra le daban presentes» (V. da PONTE, pp. 422-23, 425).

(273) «Tenía casa de cinquenta de acaballo y de vasallos y veetrías tenía dos mil y quinientos hombres poco mas o menos: la ciudad de Tuy se mandaba por él, en Vayona los mejores...» (*P. I*, p. 459).

parece una pequeña flota, parte en propiedad plena y eminente, parte en copropiedad, que no explota directamente, sino a través de administradores y delegados, poniéndola a disposición de terceras personas de las que percibe beneficios derivados del transporte:

> «Item mando que la dicha mi mujer y los dichos mis cumplidores y testamentarios que tomen cuenta con pago por granado y por menudo de las personas que de mi tienen y traen en encomienda y administración las mis naos y navios y aparejos y jarceas y cosas dellas asi de las que son mias y de otros, de todos los fletes y derechos de maestradgo y de los emplegos y portalces (sic) y viajes y ganancias y provechos que ganaron y ovieron y fecieron con las dichas mis naos y navios y partes dellos y de qualquier dellos y ge los demandar y rescibir y hacer y cobrar para complir y pagar este mi testamento e para mis herederos. Y ansi mesmo que puedan facer de las dichas mis naos y navios y de la parte o partes que yo en ellos y en cada uno de ellos tengo e de la encomienda y administración dello todo lo que entendieren que cumple a los mis herederos e para que puedan hacer e otorgar carta o cartas de pago, fin e quitamiento de todo lo que debieren e recabdaren (274)».

Los que no podían abrir puertos comerciales explotaron las posibilidades de pesca y salazón que tenían en sus tierras. Desde principios del siglo XV, sobre todo, proliferan estos pequeños puertos nobiliarios, especialmente en las rías de Arosa y Pontevedra: Aldán, Portonovo, Villagarcía, Villanueva, Cambados, Fefiñanes, etc., que atraen hacia la costa la población del interior (275). Su posesión, especialmente en lo tocante a los derechos de salar y rentas de la pesca, no será siempre pacífica ni indiscutida (276), reproduciéndose a menor escala las tensiones por la carga y descarga que enfrentaban a los puertos privilegiados con los de nueva creación.

A una mayor distancia de las actividades propiamente comerciales, se buscaba también la concesión de oficios relacionados con la gestión de las rentas reales derivadas del comercio, que eran desempeñados por vasallos y paniaguados suyos. D. Bernardino Pérez Sarmiento, conde de Ribadavia, consigue de Enrique IV —y se le confirman en 1480— las escribanías de los diezmos de la mar de Bayona y La Coruña (277).

Su última fuente de ingresos derivada del comercio, pero opuesta totalmente a su espíritu, era el ejercicio del derecho de quiebra, expoliando naves y mercaderías que

(274) AVILA Y LA CUEVA, *Historia...* III (Ms. del MP), cit. GARCIA ORO, *Nobleza gallega...*, p. 220.

(275) *Col. Dipl. Galicia Histórica*, 284.

(276) Es cierto que el régimen de señorío de estos lugares era a veces tan complejo que ni los propios vasallos y moradores de ellos tenían las ideas muy claras sobre quiénes eran sus señores legítimos. Cuando se levanta la Hermandad en 1467, hay que recurrir a unos viejos en Villanueva de Arosa que dan testimonio de que «Suero Gomez e Don Fernando» llevaban «quartos de sardiña» y yantares, y de que el puerto es de señorío de San Martín Pinario, aunque el arzobispo lleva tiempo apoderado de él (LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, pp. 43-44).

(277) Archivo Medinaceli, Camarasa-Ribadavia, 1-14 y 35, cit. GARCIA ORO, *Nobleza gallega...*, III.

naufragaban en sus costas, e incluso que sufrían avería dentro de los puertos de su señorío (278), y continuaron haciéndolo aun después de la abolición de este derecho por los Reyes Católicos (279), traspasando a veces estos métodos a las poblaciones en las que desempeñaban cargos como delegados del rey (280).

b) La Iglesia: clero secular y regular

Gran parte de lo expuesto en el apartado inmediato anterior es válido también para las instituciones religiosas en su dimensión de señoríos temporales. A ello hay que añadir la percepción de diezmos eclesiásticos sobre el producto de la pesca y del comercio, y recordar, sólo de pasada porque ya ha sido suficientemente documentada con lo visto hasta ahora, la situación excepcionalmente privilegiada del señorío de Santiago, con su enorme extensión de costa, sus puertos de carga y descarga abiertos a un tráfico internacional, el derecho de los arzobispos a percibir —por una especialísima concesión real— la mitad de los diezmos de la mar, un impuesto aduanero prerrogativa de los príncipes soberanos, y que nadie más tenía en la Corona de Castilla. Este apartado se enfoca hacia otra cuestión: la de determinar qué papel podía tener la mayor institución terrateniente de Galicia en la comercialización de los productos de sus tierras y en las actividades subsidiarias de este eventual comercio.

Son numerosas y bien conocidas las exenciones que los reyes concedieron a monasterios y catedrales en materia de impuestos de tránsito de mercancías, así como los privilegios de «relego», venta preferente a las poblaciones de su señorío, franquicia para introducir ciertas cantidades de ellos en las de realengo, almacenamiento y venta local, etc. Especialmente a partir del siglo XIII se cuenta con la presencia en la villa de la entidad privilegiada, como un comerciante más, o más bien con derechos preferentes sobre ellos. En 1283 el concejo de La Guardia concede al monasterio de Oya «para todo sempre ou para quanto vos mester for, que vos aiades casa e celeyros en essa nossa villa pera pan e pera vino e pera sal... que as possadas levar ou vender... livremente... salvo que se as ouvedredes de vender, devedelas a vender a nos antes ca outren tanto por tanto... (281)». Cuatro años después, el abad y convento se hacen vecinos de la villa y no «deven de seer enbargados de comprar ou de gaanar como outros vizinos... (282)».

(278) Un informe de oídas del concejo de Orense, transmitido a la corte de Enrique IV hacia 1465, dice «que algunas fustas se quebrantaran en ciertos puertos de la mar e aportaran ende e que las avian avido algunos caballeros de las tierras donde aportaren despues e que asy mismo son perdidas las mercaderias que ende venian las tomaran por perdidas; pero oymos desir que las tomaran dellas los arçobispos e dellas Fernand Peres [de Andrade] e Gomes Peres [das Mariñas] e Bernaldianes de Moscoso e Alvaro Paes de Sotomayor, pero no lo sabemos de cierto» (AHPO, Fondo Municipal, *Papeles sueltos, en GARCIA ORO, Galicia en la baja Edad Media...*, p. 245).

(279) En 1480, un hombre de Pedro Pardo de Cela apresa en nombre de éste, y alegando derecho de quiebra, una pinaza bilbaína refugiada en el puerto del Barquero, con paños y otras mercaderías por valor de 3.000 doblas de oro (AGS-RGS-X-1480, 124).

(280) En 1393, Fernán Pérez de Andrade «o Boo», como corregidor de La Coruña, y con el respaldo del concejo, se incauta del cargamento de una nave genovesa procedente de Flandes, que había sufrido daños en aguas jurisdiccionales coruñesas (AHM *Lletres Comunes*, 1393, f. 26 v.).

(281) AHN. Clero, Oya, 1807/2 (Cit. PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy*, p. 363).

(282) AHN. Clero, Oya, 1807/17 (*Ibid.*, 366-7).

Vimos en un capítulo anterior cómo el obispo de Tuy tenía derecho preferente para la venta de su vino, y cómo el monasterio de Sobrado podía introducir en La Coruña 100 toneles del suyo. También este monasterio exportaba hierro y herramientas, para cuyo tránsito gozaba de franquicia en el portazgo de Piedrafita (283). M.ª del Carmen Pallares ha descubierto, en el período entre 1216 y 1288, la existencia regular de uno o varios monjes mercaderes (ocupados de las compras y ventas de la comunidad) en Sobrado (284). Prácticamente todos los monasterios del Cister en Galicia tienen un manifiesto interés por situar puestos avanzados en los núcleos urbanos, y muy especialmente en las villas marineras (285). Productores por excelencia de algunas de las principales materias primas del comercio de exportación —vino, madera, cueros—, señores de pescadores en sus territorios costeros, su papel en la alimentación de los circuitos comerciales es fundamental, ya que los excedentes que no consumen aparecen en los núcleos urbanos.

Y sin embargo, después de remover muchas fuentes, los resultados que he obtenido con respecto a la participación de estas instituciones en el comercio exterior no pueden ser más miserables. Solamente unos datos sueltos que ponen de manifiesto el hecho de que ni obispos, ni cabildos ni monasterios «cargaban» regularmente y al por mayor, y de que sus circuitos comerciales, cuando llegaban muy lejos, solían terminar en los centros urbanos de la costa.

Un abad de Osera, Fr. Johan, —seguramente el Fr. Johan de Sande que en 1439 se hace vecino de Orense (286)— recibe en 1450 de Pere Palou, mercader de Barcelona, 19 florines de oro, que se compromete a devolverle enviándole pescado desde Pontevedra. La cantidad de sardina que se podía pagar con ese dinero era de unos 14 milleiros, a un precio medio de 15 sueldos barceloneses el milleiro por esos años, y a 11 sueldos el florín; muy poca cosa, evidentemente, y que ni siquiera le llega a enviar: al año siguiente, en vista de que no ha devuelto el préstamo ni enviado el pescado, Palou manda a dos mercaderes gascones, con un poder suyo, a intentar cobrar la deuda (287). Un «frare Alvares Sanches» (se supone que gallego) llegado a Valencia en el ballener de Johan de Bergantiños procedente de La Coruña, descarga, el 30 de Octubre de 1488, un barril con tres milleiros y 22 docenas de merluzas (288). Esto en cuanto a las fuentes mediterráneas, tan ricas por otra parte. Las adquisiciones de vino portugués que hacen en 1433 los frailes de San Francisco de Pontevedra —2 toneles— y el deán de Santiago —5 toneles— encargados a un par de mercaderes que van a Lisboa, no pasan, por su importancia, de ser unas simples compras de «celareiro» (289). En las fuentes británicas, francesas, bretonas y flamencas no aparecen en absoluto como cargadores de vino gallego ni de cualquier otra cosa. Tampoco parecen tener intereses en el armamento

(283) AHN. Clero, Códices, 977 B, f. 20-20 v. (donación de Fernando II en 1173). Sobre la producción y comercialización de hierro, v. *supra* cap. III y PALLARES, *El Monasterio de Sobrado...*, p. 180.

(284) PALLARES, *Op. cit.*, p. 187 y n. 151.

(285) «La orientación comercial del Cister es bien conocida a nivel general y, en estudios concretos, se ha puesto también de manifiesto este interés por conseguir salidas marítimas» (PORTELA, *Colonización monástica...*, pp. 115-116 y n. 223).

(286) *Devanceiros*, II, 175.

(287) AHPB, A. Vilanova, *Man. Marzo-Mayo 1451*, 13/3/1451.

(288) PEATGE, p. 172. Puede ser un simple viajero que lleve, según costumbre, una partida de mercancía para cubrir gastos.

(289) MP C II-5, *Minutario de Lourenço Eanes* (1433-34), ff. 9 v.-10.

naval: los «barcos» de Oya que se mencionan en un privilegio de Alfonso IX como estando libres de portazgo (290) son seguramente barcos de pesca o de pequeño transporte; no vuelven a aparecer, y sí menciones del uso por los monjes de Caaveiro de embarcaciones ajenas, fletadas cuando tienen que transportar algunas de sus compras desde La Coruña al cercano puerto de Puentedeume (291). Es probable que, al irse haciendo más nutrida la flota de cabotaje de las villas, los monasterios abandonasen —si alguna vez la ejercieron seriamente— esta actividad; el armamento naval tenía demasiados enredos con los miembros de la sociedad urbana —pensemos sin ir más lejos en las inevitables asociaciones con los patrones, la venta de participaciones en el buque, la composición de las tripulaciones...— para ser del gusto de estos señoríos sólida y fundamentalmente rurales, que buscaban la autosuficiencia en la medida de lo posible.

Un hipotético enmascaramiento a través de factores, apoderados y otras personas interpuestas tampoco es probable, ya que en estos casos se conoce siempre el nombre del principal, aunque sea el apoderado quien realice las operaciones. No es muy verosímil un ocultamiento deliberado —¿de qué?—, ya que vimos, en el caso concreto del Císter más arriba, y en los también citados monjes mercaderes, que los monasterios no desdeñan ejercer abiertamente las actividades comerciales; y menos aún el clero secular, que no tiene voto de pobreza.

Una actividad directa no podía, pues, dejar de aparecer en las fuentes. Es evidente que, en la distancia que separa los celeiros y bodegas de los monasterios del centro urbano y del puerto se extiende una zona de sombra que no nos iluminan ni los documentos monásticos ni los registros portuarios. ¿Siguen en la Edad Media tardía los «monjes mercaderes» conduciendo los productos a la ciudad? ¿Operan en esa zona intermedia unos mercaderes rurales que canalizan luego la mercancía hacia la villa? ¿O es una segunda línea de mercaderes urbanos que se desplazan a los señoríos rurales, y que traspasan luego la mercancía a los verdaderos exportadores? No es fácil llegar a una conclusión: seguramente se daban todas estas situaciones y algunas más. Examinemos, en la medida en que podamos, el material de que disponemos.

Es inimaginable que las grandes cantidades de vino que salen de Galicia no provengan en una proporción considerable de excedentes del señorío eclesiástico. En varias ocasiones tenemos documentada su venta en las ciudades. Pero todo indica que se trata de venta dentro de la población, al por menor o a mayoristas, que son los que luego pueden exportarlo. El concejo de La Guardia, en el documento ya citado, insiste en ser comprador preferente de los vinos de Oya, «tanto por tanto», al mismo precio que los demás compradores. Sobrado, desde antes del S. XIV, almacenaba en La Coruña la mayor parte o la totalidad de sus vinos («quanto vino ellos cogian delas sus vinnas») y lo vendía localmente («e otrossi del *vender y enel vuestro lugar* cada queles mester era»). Cuando La Coruña vio privilegiada su propia producción y se expulsaron los vinos de fuera, como ya vimos en otra parte de este trabajo, la introducción de Sobrado quedó limitada a «cient toneles e non mas» desde 1305 (292). En Pontevedra, a fines del XV, el abad y convento de Poyo tienen concertada con el concejo la introducción franca de «posturas» de 20 toneles de vino, aunque pueden meter y almacenar todo el

(290) PORTELA, *R. Obispado Tuy*, p. 175.
(291) MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, pp. 8-10.
(292) AHN. Clero. Sobrado, 546/11. Cit. PALLARES, *El M. de Sobrado*, 187-188.

que quieran, pagando por lo que pase de esa cantidad los mismos derechos que los vecinos; no se les menciona para nada en las disposiciones respecto a la exportación que se tratan en el mismo documento (293), y la famosa polémica en torno al vino entre mareantes y burgueses permite ver que el vino de propiedad monástica que pudiese entrar en la villa no era suficiente para distorsionar el hecho de que la cosecha, importación y comercialización estaban mayoritariamente en manos de estos dos grupos de vecinos. Pasando a otra población, vemos cómo el derecho de relego concedido en 1250 al obispo de Tuy se ejerce, en principio, en la ciudad y sus alrededores, perdiendo este monopolio precisamente en los momentos en que la llegada de «estrangeros» o forasteros crea una corriente de salida hacia el exterior (294).

Tampoco sabemos en qué medida —la historia de la exportación ganadera y forestal es difícil de conocer— se introducían la madera y los cueros de los señoríos monásticos en los circuitos comerciales: es de suponer que el papel de los intermediarios rurales y de los carniceros de las villas era aquí bastante importante (295), aunque el consumo de cueros por parte de la comunidad monástica en sus *pillitarias* (296) era considerable, y es posible que parte de los del ganado que se matase en la carnicería volviesen a su poder. En cuanto a la madera, los estudios hechos sobre su comercialización en tierras del señorío de Meira, precisamente en la comarca de más activa exportación maderera de Galicia, muestran un interés de los monjes por preservar la integridad de sus bosques, defendiéndolos contra las talas de los campesinos, actitud que Dolores Mariño piensa se puede explicar «por la necesidad que siente el monasterio... de conservar sus bosques para alimentar sus ganados frente al campesino quien, tal vez, comercie no sólo con la leña, sino también con la madera a nivel local o intercomarcal», aunque más tarde, ya en el XVI, la vea como una posible protección a la madera dedicada a la construcción naval (297). Vimos en el capítulo en que se estudiaba la exportación de madera en general cómo se restringían los intermediarios en su circuito de venta del propietario al carpintero, lo que apoya con bastante fuerza la hipótesis de una importante venta directa por parte de los señoríos monásticos.

En cuanto a su papel en el importante comercio del pescado, no se ve nada claro. Los beneficios indirectos, de carácter fiscal, que obtenía sobre todo la jerarquía eclesiástica secular debían de ser importantes. Los pescadores, como los campesinos, pagaban sus correspondientes diezmos eclesiásticos, y lo hacían sobre los rendimientos de pesca. En la tierra de Santiago, los pescadores de todo tipo —mareantes, «cordeleiros», «ostreiros»— se avenían con su señor para pagar una cantidad global, por S. Miguel de

(293) «Iten ha de ser escusado o abad de San Juan de Poyo e os monjes do dito mosteyro de no pagaren posturas de veynte tonees de vino que trouxeren aa dita villa dez tonees do abad e outros dez tonees dos monjes e eles que guarden as condiçiones que han con o conçello, e se mays vino poseren en a dita villa que paguen a respeto soldo por libra segund que pagaren os que son veziños» (*Docs... Pontevedra* I, p. 223).

(294) GALINDO, *Tuy en la baja Edad Media*, p. 41.

(295) «Particular interés parece demostrar el monasterio [Meira] por el abastecimiento de la carnicería de Ribadeo, lugar donde habitan la mayor parte de los carniceros que menciona nuestra documentación. Al menos desde finales del siglo XIV, los carniceros de Ribadeo tenían aforados bienes monásticos, desempeñando a mediados del siglo XV un papel semejante al de los administradores monacales que les permite acceder a uno de los escasos foros perpetuos que concierta el monasterio a finales de esa centuria» (MARIÑO, *Señorío de... Meira*, p. 315).

(296) *Ibid.*, 314.

(297) *Ibid.*, 320.

Septiembre unos y en Enero otros (298), haciendo «igualas, pactos e convenençias» con él a año vencido para pagarle una cantidad estimada según el valor medio de aquel año, pago hecho colectivamente, en el caso de los mareantes, por la cofradía (299). Aparte de los diezmos, contribución puramente eclesiástica, estaban las cantidades que percibían arzobispo de Santiago y los obispos de Mondoñedo y Tuy en sus respectivas diócesis como señores temporales (portazgos, mayordomazgo, «cambos»...) unos directamente, otros por los mayordomos puestos en las villas (300).

La percepción de foros en pescado por la tenencia de casas, lagares y otras propiedades pertenece a otro orden de cosas, y no se puede considerar como un subproducto del tráfico de estos artículos. Pero es interesante para intentar descubrir hasta qué punto podría ser o no un cauce de acumulación de excedentes comercializables.

A fechas fijas, especialmente por Navidad, muchos monasterios, catedrales y otras instituciones religiosas reunían cierta cantidad de pescado procedentes de estos pagos. La documentación relativamente abundante que hay sobre ellos nos muestra que se trataba, en general, de cantidades individuales bastante exiguas al lado de las que se manipulaban en el comercio (301), y que incluso se limitaban voluntariamente percibiendo parte de la renta en dinero. Es de suponer que, por muy grandes que fueran esas cantidades acumuladas, buena parte de ellas se iban en su propio consumo y en enviar hacia sus numerosas casas del interior (302). Los excedentes que quedasen después de

---

(298) Noya, fueros romanceados: «Iten ha de auer el mayordomo la meytad del diesmo de las pixotas que dan los pescadores e de la avenencia que fasen por san Miguell del diesmo dellas... Iten ha de auer el mayordomo el diesmo que dan los pescadores de la sardina e de los otros pescados que matan en el ynbierno desde setienbre fasta enero mediado, que fasen las avenencias de la sardina...» (*Fueros*, p. 519).

(299) 1513, Diciembre 22. Los procuradores del concejo de Pontevedra y de la cofradía de mareantes se conciertan con el Arzobispo para tasar el milleiro de sardina para el pago de los diezmos de 1512-13. Lo tasan, para los dos años, a 6 reales/milleiro (AHUS. Prot. 3, Gomes de Barral, 1510-12, ff. 7-7 v.).

(300) V. estos impuestos en los fueros de Noya, Pontevedra, Padrón y Muros publ. en *Fueros*, y cf. *supra* cap. III.

(301) En Noya, las rentas que pide el monasterio de S. Martín Pinario por el foro de lagares y partes de lagares de sardina entre 1468-75 oscila entre las 100 y 400 sardinas, saladas y/o arencadas, «boas e merchantes» por Navidad, y un complemento en metálico. La expresión «boas e merchantes» no implica en ningún caso que vayan destinadas expresamente a la venta; quiere decir limpias, preparadas, correctamente envasadas y listas para el consumo. Las cantidades son realmente muy pequeñas, y denotan una clara falta de interés del monasterio por acumular grandes existencias de pescado; parecen ajustarse a sus necesidades de avituallamiento (AHUS. BN. *S. Martín* 465, ff. 81-85). El Cabildo de Santiago, en 1393-97, pide por casas en Noya dinero y un par de merluzas frescas, puestas en Noya o en Santiago, según los casos (ACS, *Tumbo H*, ff. 7 v.-8, 31). Las rentas pueden subir en ocasiones hasta los 6 milleiros (M.X. RODRIGUEZ GALDO, *Señores y campesinos...*, p. 135 ss.), dependiendo de la importancia del bien arrendado y de las necesidades del señorío, pero generalmente son bastante inferiores. Las merluzas son bastante apreciadas, pero al parecer por razones gastronómicas: se suelen pedir frescas. El congrio, en cambio, se solicita poco. Si pasamos a la región del bajo Miño, Oya y la catedral de Tuy suelen percibir foros en cantidades que oscilan también entre los habituales tres y cuatro milleiros (PORTELA, *R. Obispado Tuy*, pp. 182-184).

(302) En 1378, el monasterio de Oya pide por foro de la mitad de una casa y «para ofiçio das nosas pitanças, tres duzeas e meya de boas pixotas de baixo, doze pixotas por duzea» (AHN. Clero, Oya, 1836/13, en PORTELA, *Op. cit.*, p. 446). Renta muy elevada en comparación con las habituales, pero que está explícitamente destinada a consumo del monasterio.

esta distribución eran probablemente vendidos a los mercaderes locales; como vimos más arriba, apenas hay rastros de personajes eclesiásticos o sus criados como cargadores de pescado en los documentos aduaneros que se conservan.

Si los señoríos eclesiásticos —y especialmente los monásticos— tienen un papel fundamental en la creación de unas corrientes de excedentes que alimentan el comercio, no parecen, en cambio, haber sido protagonistas de primera fila en los intercambios por vía marítima. Desgraciadamente apenas se conservan las cuentas anuales de la actividad económica de los monasterios (303); la documentación que interesaba guardar y transmitir era la tocante a propiedades, rentas y derechos. Tal vez estas cuentas nos diesen una información más certera sobre las salidas comerciales de estos productos. Lo que tenemos a nuestra disposición no nos permite más que hipótesis, sin duda bastante plausibles. En todo caso, parece claro que el comercio que hayan practicado estas entidades cae de lleno dentro del capítulo del comercio interior, tan difícil de estudiar a través de los escasos testimonios que nos quedan. La actividad de los «monjes mercaderes» puede incluso haber contribuido a oscurecer el papel de los monasterios en el comercio: ellos habrían sido los primeros intermediarios de una cadena que los iba alejando cada vez más de las fuentes directas de la actividad mercantil.

* * *

En conjunto, se puede afirmar que, tanto en su contexto social como en el desarrollo de sus técnicas, que veremos en el capítulo que sigue, el mundo mercantil gallego es un producto muy típico y representativo de la Europa atlántica y nórdica, compartiendo sus rasgos característicos con otras importantes regiones marítimas, especialmente del Canal y Mar del Norte. Tiene en particular interesantes paralelismos con el de los bretones, los ingleses y las comunidades pesqueras y mercantiles al Este del Zuyderzee.

Desde fines del siglo XIV, la sociedad mercantil de las villas gallegas, especialmente las más volcadas hacia la comercialización de la pesca al extranjero, es un trasunto fiel de algunos puertos holandeses y zelandeses y de ciudades hanseáticas occidentales de segunda categoría: Kampen, Emden, Groninga, Stavoren, Hardewijk..., que viven en gran medida, como los gallegos, de la pesca, salazón, transporte y venta de pescado, actividad en la que despegan simultáneamente a ellos, y de un comercio de tipo general, aunque más bien modesto, superpuesto al anterior. Predominan, abundantes, los mercaderes de segunda y tercera fila, y es figura muy típica, como en Galicia, el mercader-patrón. A diferencia de los gallegos, su exportación es intensísima pero de corto radio; se mueven preferentemente entre el mar del Norte y el Báltico, y realizan funciones secundarias de transportistas. Lo que se sabe sobre su capacidad de negocios presenta grandes semejanzas: es un comercio marítimo que, con sus asociaciones humanas, se articula, como aquí, en torno al navío. La propiedad de los buques, muy fraccionada, está en una relación muy flexible pero muy estrecha con el comercio de pescado: son buques más bien pequeños, en los que el patrón y los tripulantes, casi todos armadores en mayor o menor medida, son también propietarios de la mayor parte del cargamento, fraccionado en pequeñas partidas. Es un comercio que deriva directamente de una

(303) Unos fragmentos de las del *celareiro* de Caaveiro para mediados del siglo XIII han sido publicados por MARTINEZ SALAZAR en *Documentos gallegos...*, La Coruña, 1911, n.º IV.

actividad artesana —la salazón— y que se mantiene en buena parte en manos de los que la practican. Esto hace que se diluya en numerosas pequeñas empresas de pocos vuelos, donde apenas hay distinción entre el detentador del capital y el del trabajo (304).

Los mercaderes y hombres de mar bretones, como los ingleses de segunda categoría, comparten con los gallegos esta dispersión de recursos, y podemos detectar también en ellos otros rasgos comunes que no eran fácilmente observables en los anteriores: su fuerte vinculación a la tierra, más que la de simples rentistas, lo mismo como propietarios residentes en las villas que como marinos-agricultores; la multiplicidad de intereses y actividades lucrativas en los mercaderes más fuertes: gobierno municipal, gestión de rentas, armamento naval; la desconfianza ante los juegos financieros y la falta de vocación real por su profesión, que ven como un medio más de hacer dinero y convertirse en hidalgos y oficiales de la administración; la estructura familiar y el papel importante, en ella y en los negocios, de los «criados», acrecentado por la débil continuidad dinástica y la fluidez del estamento mercantil. Una pequeña nobleza escasa de recursos interviene activamente, en Bretaña, en el comercio y en el armamento naval, mientras en la nobleza inglesa de segunda fila, concretamente entre los caballeros, es frecuente en los documentos la intitulación indistinta «caballero/mercader». La alta nobleza inglesa, laica y eclesiástica, comercia también, al por mayor y a una escala mucho más sofisticada que sus iguales gallegos: exportan la lana, el trigo y los otros productos de sus señoríos, son propietarios de buques y, aparte de meterse por su cuenta en toda clase de operaciones financieras y comerciales, se les encuentra asociados, como socios capitalistas, a mercaderes profesionales.

Una diferencia básica con la sociedad gallega se da en estos dos países, y está relacionada con el nivel de vida y las ambiciones sociales y culturales, que apuntan mucho más alto en Inglaterra y en la propia Bretaña, donde el nivel básico de instrucción del mercader es más elevado. El mercador inglés, en particular, y a partir de un mínimo nivel económico, siente la necesidad de exhibir su solvencia y su respetabilidad en signos externos como el ajuar doméstico, la vestimenta, los refinamientos gastronómicos y el decoro de su casa, que procura, hasta donde le permiten sus medios, que se asemeje lo más posible a una morada noble (305).

Por el contrario, la falta de lujos en el tren de vida, la timidez y el miedo al riesgo, que les hace operar muchas veces a breve plazo y con cortedad de miras, es un rasgo que los mercaderes gallegos comparten también con los de una importante plaza comercial: Bordeaux, la más próxima geográficamente a Galicia de las regiones estudiadas (306).

Dentro de su propio reino y en su propio sector de costa, las diferencias entre los estamentos mercantiles de Galicia y de las otras regiones marítimas parecen haber estribado sobre todo en factores de orden cuantitativo. Hemos visto cómo en Galicia

(304) DOLLINGER, *La Hanse*, pp. 190-192; STIEDA,Wilhelm, *Ueber die Quellen der Handelstatistik im Mittelalter*. Berlin 1903, pp. 33-45; HAGEDORN, Bernhard, *Emden XVI-XVIII Jahrhundert.-Handel und Schiffahrt, passim* Debo también mucha de esta información a las lecciones del Prof. Pierre Jeannin sobre el comercio en los Países Bajos y la Europa Nórdica impartidas en el curso «Scritture e Libri di mercatura in Europa Secoli XIII-XVIII» del Istituto di Storia Economica «Francesco Datini», en 1983 en Prato.

(305) THRUPP, Sylvia L., *The Merchant Class of Medieval London*, University of Michigan, 1968, *passim;* TOUCHARD, H. *Le commerce maritime breton*, cap. IX.

(306) BERNARD, J. *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, p. 29.

todos los estratos de la sociedad están mejor o peor representados en el mundo mercantil. Pero los grandes linajes urbanos, las grandes casas e instituciones señoriales distan mucho de tener un papel importante en él, aunque haya excepciones a la regla.

Se puede observar en cambio, por lo que respecta a las zonas más desarrolladas en este aspecto —las Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa— un mayor peso de las capas superiores de la sociedad, que aportan más capital y más confianza, que, en una palabra, pueden arriesgar más para obtener mayor ganancia (307). Es especialmente prominente el papel de esas «oligarquías de mercaderes y mareantes (308)» que dominan las villas vizcaínas, volcadas con sus nada despreciables energías, que las luchas banderizas no merman sino que parecen atizar, hacia el comercio y el armamento naval. Pero estas actividades también se practicarán con intensidad a todos los niveles y sin limitación de espacio: «Cada localidad que miraba al mar se convirtió en un astillero, y sus vecinos en pescadores o marinos de altura (309)».

No se puede precisamente decir esto de Galicia que, con una extensión de costa inmensamente superior a la de Vizcaya, no cuenta más que con auténticos enclaves marineros y comerciales, que en la práctica se reducen a cuatro o cinco puertos. En ellos el estamento mercantil —entendido en sentido amplio y en toda su variada composición social— es débil: sus elementos nobiliarios, para los que el comercio constituye una parte muy secundaria y marginal de sus ingresos, no le aportan nada en materia de capital, poderío político o espíritu de empresa. Los pequeños comerciantes y patrones que forman el grueso del grupo, sencillamente no tienen medios para operar a mayor escala. ¿Y las capas burguesas más acomodadas? Parecen compartir las deficiencias de unos y otros, y ser además especialmente vulnerables al fracaso de ese fenómeno urbano que no pudo convertirse en sistema urbano (310). Pero los mercaderes de las villas, si bien coartados considerablemente por la dependencia señorial, por los conflictos y el clima de inestabilidad, por la actitud predominante, corta de miras y parasitaria respecto al lucro mercantil, tienen probablemente una tara básica y mucho más profunda: son, ellos mismos o de muy pocas generaciones atrás, campesinos, gente de tierra adentro emigrada a la ciudad tras la Peste Negra. Esta nueva generación de pobladores urbanos, prácticamente la única a la que nos hemos podido acercar a través de los documentos, no son decididamente gente de mar. Establecidos junto a él, aprovecharán inevitable pero moderadamente sus posibilidades, pero no se observará en ellos esa entrega, esa profesionalidad que marcan al marino de raza. Y es que si no nace espontáneamente de un pueblo de marineros, el comercio marítimo está condenado a la dependencia y a la pasividad.

---

(307) Cf. PEREZ BUSTAMANTE, R. *Historia de la villa de Castro Urdiales*, Santander, 1980, p. 143 ss.; GARCIA DE CORTAZAR, J.A. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao, 1966, p. 320 ss.; BENITO RUANO, Eloy, *Gómez Arias, mercader de Avilés*, «Asturiensia Medievalia» 2 (1975), pp. 279-314, que presenta a un tipo humano representativo de lo que sería un ejemplar muy selecto de mercader gallego.

(308) GARCIA DE CORTAZAR, *Op. cit.*, p. 320.

(309) *Ibid.*, p. 111.

(310) La crisis del siglo XIV ofreció una buena coyuntura, «pero los comerciantes, las ciudades de Galicia, no pudieron aprovecharla plenamente, constreñidas por una dependencia señorial, que no sólo no se aligera, sino que se endurece notablemente en los dos últimos siglos medievales. El período se cierra, en efecto, con el fracaso político de las ciudades gallegas» (PORTELA, E., *Sistema feudal...*, p. 90).

CAPITULO VI

El marco jurídico e institucional

1) *LA ADMINISTRACION DE JUSTICIA Y EL DERECHO MERCANTIL*

Pese a la teórica supremacía en todo el país del Almirantazgo de Castilla, en la práctica no había en Galicia una jurisdicción de alcance general que entendiese específicamente en asuntos de la vida mercantil y marítima. Los litigios criminales, por descontado, y todos los civiles que tuvieran trascendencia extraprofesional caían dentro de la competencia de las justicias ordinarias. Carácter de oficiales públicos tenían, a partir de finales del siglo XIV, los Cónsules de Castellanos establecidos en algunos puertos mediterráneos; pero no es aquí el lugar de estudiarlos (1), ya que estamos refiriéndonos al territorio gallego.

Las instancias inferiores caían ya dentro del exclusivo ámbito de los círculos profesionales: eran casos de competencia de jurisdicciones especiales como las de las cofradías, que tenían poder legislativo, judicial y ejecutivo sobre sus miembros en lo tocante a la observancia de sus ordenanzas, y de arreglos por recurso al arbitraje de hombres buenos.

El Almirantazgo de Castilla tenía en teoría la jurisdicción «civil e criminal... en todos los derechos de la mar, asi para dar cartas de represarias, e juzgar todos los pleytos que en ella acaecieren, como en los puertos o en los lugares dellos fasta donde entre agua salada o navegan los navios... poder de poner... Alcaldes e Alguaciles e Escribanos e oficiales en todas las villas e lugares de los mis Regnos que son puertos de mar para que conozcan e libren los pleytos creminales e ceviles que acaescieren en la mar e en el rio donde llegue la creciente e menguante». Al especificar así la jurisdicción del Almirante con motivo del nombramiento de D. Alfonso Enríquez en 1419, el rey manda a todas las demás autoridaes y justicias en los puertos de mar «que no se entremetan de conocer nin librar los dichos pleytos, ni estorben a vos nin a los dichos vuestros oficiales... (2)».

Aparte de sus funciones específicamente militares, el almirante debía ocuparse, en lo que podríamos llamar ámbito fiscal — por más que se tratase también indirectamente de un problema de defensa— de la guarda de sacas (3). Entre los más significativos

---

(1) V. *infra* introducción a la segunda parte.

(2) Museo Naval, Madrid, *Col. Navarrete*, XIII, ff. 69 ss.

(3) PEREZ-EMBID, F. *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1944, pp. 66-67.

privilegios económicos derivados de su cargo estaban el quinto de las presas, el «despacho» (derecho a reservarse para su propia carga hasta un tercio del porte de todo navío que entrase o saliese, que se resolvió en la práctica por un impuesto en metálico); el «almirantazgo», un impuesto sobre carga y descarga, y el anclaje, percibido a los buques por echar las anclas en el puerto (4).

Pero, de hecho, el Almirante no tenía poder alguno en los puertos gallegos, fuesen de realengo o de señorío, como por otra parte sucedía en prácticamente toda la costa del reino salvo en Andalucía. En la propia Sevilla, desde muy poco después de la institución del oficio, el Almirante vio su jurisdicción solapadamente usurpada por las justicias ordinarias. La vía regular era que los alcaldes de mar elevasen sus pleitos localmente al Capitán Mayor de la Mar y éste al Almirante; pero, pese a las protestas de los hombres de mar, que preferían este procedimiento, los asuntos civiles y criminales eran juzgados por las justicias ordinarias (5). Seguramente es por esto por lo que en un ordenamiento de cancillería de 1371 se clasifica al Almirantazgo entre «los grandes ofiçios syn juridiçion defuera de la casa del Rey (6)». Cuando los Almirantes quisieron recuperar su jurisdicción en el resto de la costa, era demasiado tarde. Hubo en Galicia un momento a finales del S.XIII, cuando era Almirante el gallego Payo Gómez Chariño, en que éste intentó efectivamente ejercer su autoridad, imponiéndose al Arzobispo y obligando a la villa de Pontevedra a construir una galera: el armamento de ésta o el pago del correspondiente tributo correspondían, mientras duraron, al Almirantazgo (7). Pérez-Embid, en su trabajo ya citado, recoge las pocas noticias que hay sobre la situación posterior. Hubo un intento de toma de posesión entre 1422 y 1427 por el almirante D. Alfonso Enríquez, que le costó a éste un pleito contra el concejo de La Coruña para poder poner en este puerto dos lugartenientes, criados suyos. Por la sentencia definitiva, dos de los alcaldes o regidores de la villa, por poder delegado del Almirante y en calidad de oidores, ostentaron el cargo con sus derechos y jurisdicción (8). Todo quedó, pues, en casa, y diluido en la jurisdicción municipal. En la documentación gallega no hay el menor indicio de la presencia de esta institución en La Coruña ni en ningún otro puerto. Los derechos que deberían corresponderle —la administración de justicia y el anclaje— están, como bien sabemos, en otras manos. De los otros, «despacho», «almirantazgo», guarda de sacas, no hay ni rastro.

El segundo intento conocido hecho por el Almirante, esta vez D. Fadrique, para ejercer su oficio, respaldado por cartas del rey de 1442 y 1445, parece haber tenido un éxito parcial y pasajero. En las mencionadas cartas, el rey se dirige a La Coruña y a todos los demás puertos de Galicia incluyéndolos entre los que estorban o ignoran las funciones del Almirantazgo (9), y hacia esos años sabemos de la presencia en Galicia —sin duda asentado en La Coruña— de un Capitán Mayor de la Mar que, como vimos antes, era el delegado del Almirante: un D. Alonso de Mendoza, sobrino del arzobispo D. Lope (10). Pero, aparte de esta noticia aislada, no hay referencias posteriores a su

(4) *Ibid.*, p. 74-82.
(5) Museo Naval, *Col. Navarrete*, XXVIII, ff. 24 ss.
(6) PEREZ-EMBID, *Op. cit.*, p. 41.
(7) V. *infra*, apartado 2) de este capítulo.
(8) PEREZ-EMBID, *Op. cit.*, pp. 52-53.
(9) *Ibid.*, *loc. cit.*
(10) LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, p. 70.

presencia efectiva. Es cierto que la figura del Almirante sigue haciendo aparición en las cartas de seguro (11) y mencionada entre otros oficios de la Corte en documentos que afectan a la vida marítima (12), pero se trata siempre de documentación de alcance muy general.

* * *

La administración de justicia estaba, pues, en manos de las justicias ordinarias. El corregidor o juez de residencia y el juez y alcaldes del concejo en las villas de realengo (13) y, en la villas de señorío, el juez y alcaldes del señor ejercían los poderes ejecutivo y judicial en primera instancia: lo que en la Edad Media se entendía como «facer justicia justiciando» y «facer justicia juzgando», respectivamente (14). Todos ellos entendían en asuntos de comercio marítimo, mercadería, navegación, etc., que trascendiesen del ámbito interno del grupo profesional, ya que, en la práctica, todas las situaciones delictivas que se podían dar en esos medios caían dentro del derecho civil o criminal, o de las ordenanzas municipales.

En segunda instancia, en los puertos de señorío se podía apelar al tribunal señorial, presidido por el propio señor o sus delegados (15). De las sentencias de éste se podía

(11) 1478. Licencia de los Reyes Católicos a La Coruña para tomar sal en Portugal. Ordenan darla al corregidor de la ciudad, y en la misma carta dan orden al Almirante, a su lugarteniente y a todos los hombres de mar y justicias de tierra protejan y no pongan impedimentos a las naves que vayan a buscarla (AGS-RGS-VII-1478, 55); 1434: salvoconducto real a todos los peregrinos que acudan a Galicia en este año jubilar, dirigido al Almirante mayor de la mar y a sus subalternos, como en el documento anterior (ACS. Carp. 3 de escrituras, I, en LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 153). 1486: Carta de seguro a favor de un mercader y sus factores que van con una nao por los puertos del Reino: «Al Almirante mayor de la mar e a su lugarteniente e a los duques, condes, marqueses, prelados, ricos omes, maestres de las hordenes, priores,comendadores e subcomendadores, alcaydes de los castillos e casas fuertes e llanas e a todos los corregidores, asystentes, alcalldes, alguasyles, merinos, regidores, cavalleros, escuderos, oficiales e omes buenos de todas las çibdades e villas e logares delos nuestros Reynos e Señorios, e a qualesquier maestros, gentes d'armas e patrones de naos e galeas e caravelas que andades de armada o en otra qualquier manera por las mares, puertos e abras de los dichos nuestros Reinos e Señorios...» (AGS-RGS-VIII-1486, 83). En estos y otros documentos de este tipo el Almirante figura a la cabeza de una relación estereotipada de autoridades.

(12) Por ejemplo, en la provisión de 1501 sobre fletamento preferente a los navíos nacionales, que está dirigida a toda la familia real, la corte y los grandes oficiales —entre los que el Almirante aparece incluido como uno más—, justicias y autoridades de todo el reino, y gente de mar (AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/39).

(13) El corregidor de La Coruña juzga en un conflicto entre el concejo y un mercader vasco, por una represalia ejercida por éste en el puerto (AGS-RGS-IX-1493, 93).

(14) PEREZ PRENDES, J. M.ª, *«Facer justicia»*.... p. 29.

(15) En el pleito iniciado en 1449 entre el recaudador de las alcabalas y los carpinteros de ribera de Pontevedra, las partes comparecieron inicialmente ante el juez ordinario de la villa (en aquel caso concreto era el teniente de juez), que les dio nueve días para conseguir procuradores, pruebas y testigos. Hecha la receptoría y pedidas más pruebas, se dicta finalmente sentencia, de la que se apela al arzobispo. Este la confirma (*Gal. Dipl.* III, 45-46). En 1509, por unos mercaderes de Pontevedra que cometen fraudes en la venta de paños, la denuncia llega hasta el Asistente y Justicia Mayor de la ciudad y arzobispado de Santiago, el cual da orden al teniente de juez de Pontevedra de que actúe en consecuencia. Este juzga, condena y se incauta de las mercancías fraudulentas. El Arzobispo es quien dicta la sentencia formal (Publ. TETTAMANCY, *Apuntes*..., p. 48 n. 1). El juez de Noya, que ha recibido en 1418 una denuncia de los diezmeros del puerto contra un supuesto contrabandista, persigue a éste hasta Santiago y lo denuncia ante el Alcalde del Arzobispo (AHDS S. Martín 12/407).

finalmente apelar a la justicia real y a sus representantes (16). Inversamente, el señor podía apelar ante el Consejo Real contra oficiales reales que le perjudicasen (17), pudiendo también la justicia real intervenir de oficio en el caso de reclamaciones de terceros contra gente de señorío (18).

La represión del contrabando y la asistencia de todo tipo a los recaudadores de impuestos reales estaban expresamente recomendadas por el rey a las justicias ordinarias de las villas, que podían ejecutar el secuestro de mercancías «descaminadas» y el arresto de navíos: «... e que las justiçias del logar del tal puerto sean tenudos de lo poner en secrestaçion... e que las justiçias les den [a los recaudadores] favor e ayuda para ello...», es un leit-motiv del cuaderno de diezmos de la mar de Galicia de 1452 (19).

Encontramos en 1402 al Adelantado Mayor de Galicia actuando, junto con el Arzobispo de Santiago a través de su pertiguero el conde de Trastámara, por orden real, a favor del monasterio de S. Martín Pinario, que ve estorbadas sus actividades pesqueras y salazoneras por señores locales (20); más adelante, tras la división hecha en 1405 entre los subalternos ejecutivo y judicial del Adelantado Mayor de Galicia en Corregidor y Alcalde Mayor, respectivamente (21), el corregidor y juez de Betanzos, Vivero, Ribadeo y Navia y tenente del castillo de La Coruña, Fernando Díaz Dávalos, hace en 1411 ejecución de cuerpos y bienes en unos mercaderes de La Coruña por impago de diezmos de la mar, encarcelando en Vivero a la gente de la nao de Alvaro Fiel, detenida en el puerto, a petición de los recaudadores de los diezmos (22). «Los corregidores de nuestro sennor el Rey en el Regno de Gallisia» intervienen en 1432 en la querella entre las monjas de Santa Clara de Santiago y el concejo de Neda por los derechos de anclaje del puerto (23). En el reinado de los Reyes Católicos, el Gobernador y Justicia Mayor de Galicia, a veces junto con los Alcaldes Mayores, intervienen por orden real en casos como la venta ilegal del cargamento de una nave detenida en La Coruña (24), mercancías de gente de Burgos apresadas y desembarcadas en Galicia por piratas franceses (25), la busca y captura de un marinero gallego acusado de haber

(16) El concejo de Ferrol, de señorío de los Andrade, acude al Consejo Real protestando por restricciones de sus señores a la venta de vino; los reyes dan orden al Gobernador general y Alcalde Mayor de Galicia de que hagan averiguación y oigan a las partes (AGS-RGS-I-1491, 128). Los vecinos de la Puebla y de Rianxo, vasallos del Arzobispo, acuden en 1480 a los reyes para pedir justicia contra los agravios de que son víctimas (*Ibid.* I-1480, 148, 152 y X-1480, 96). En un conflicto entre los mareantes de Pontevedra y los regidores del concejo, se va a pleito ante el provisor del arzobispo, que dicta sentencia a favor de los mareantes. Los regidores apelan al Consejo Real, en la Audiencia de Galicia, y los Alcaldes Mayores dan sentencia de revista en Santiago, en 1496 (*Documentos... Pontevedra*, I, 234-275).

(17) En 1476 el conde de Ribadeo pide amparo a los reyes contra algunos oficiales reales de Asturias, que impedían la circulación de la sal de su alfolí de Navia: los reyes se dirigen a todas las autoridades reales y señoriales de Asturias y a los guardas de la sal, ordenando se respete su derecho (AGS-RGS-XI-1476, 129).

(18) En 1490, el rey de Portugal reclama a los de España por unas mercancías tomadas por los vecinos de Ribadeo a un buque portugués de arribada. Se da orden al Gobernador y Alcaldes Mayores de Galicia de que intervengan y hagan justicia (AGS-RGS-III-1490, 242).

(19) AGS. DC. 4/53,*passim*.

(20) Cit. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 103.

(21) *Ibid.*, 22.

(22) Publ. BRAG-CDH I, n.º IV.

(23) AHUS. BN *Sta. Clara* 353, f. 305.

(24) AGS-RGS-III-1484, 170.

(25) *Ibid.* IX-1491, 167.

amotinado a la tripulación de una carabela de Barcelona y apuñalado a su patrón en aguas de Venecia, a petición, via el Consejo Real, del Gobernador General de Cataluña (26); el apoyo a la Orden del Hospital para obligar a un vecino de Padrón a que entregue la nave que tenía comprometida para la expedición en socorro de Rodas (27); en coordinar la defensa de puertos y costas de Galicia, que debiera corresponder al Almirante, si no se diera la situación que hemos visto más arriba (28) y en los más diversos asuntos de esta clase.

* * *

La fuente de derecho básica para el comercio marítimo en esta época es doble y complementaria: las Partidas y los Roles de Oleron, de los que, aparte de la versión internacional, más amplia, hay una adaptación a Castilla (29). Partidas y Roles son dos códigos que se complementan: el primero sienta la teoría; el segundo es una colección de sentencias resultantes de la aplicación práctica del derecho marítimo consuetudinario, cuya relación con las Partidas ha sido estudiada por Coronas (30). Roles y Partidas coexistirán durante toda la Edad Media. Los Roles son la fuente más antigua, existentes por lo menos desde comienzos del siglo XIII, surgidos y adoptados para cubrir el vacío legislativo existente sobre el tráfico marítimo en las fuentes jurídicas de la Europa nord-atlántica. La transcripción más antigua que se conserva es precisamente la vesión castellana mandada hacer por Alfonso X en 1266 con el nombre de «fuero de Layron» (31). Si bien las otras traducciones y adaptaciones hechas en los países nórdicos son posteriores al siglo XIV (32), es indudable que su aplicación data de mucho antes.

En Galicia, como en el resto de Castilla, el «fuero de Layron» regía aspectos importantes de la vida marítima: la constitución de la «compaña» del buque, la pacoti-

(26) *Ibid.* IV-1493, 145.

(27) *Ibid.* X-1480, 13.

(28) AGS. Cédulas de Cámara, lib. 5, f. 82, en GARCIA ORO, *Galicia en la baja E.M....* Santiago, 1977,p. 274.

(29) Publ. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes....* VI, 37 ss.

(30) «El problema de la relación de los Roles de Oleron con las Partidas que ha merecido una cierta atención historiográfica... debe ser contemplado desde la perspectiva más amplia de la legislación marítima medieval, único modo de entender totalmente la regulación marítima de las Partidas. A falta de un estudio de esta envergadura y circunscribiéndonos a la ley [V IX 24] que comentamos no existe vinculación formal alguna entre su contenido y las reglas judiciales de Oleron, ni en realidad podía existir habida cuenta su distinto carácter: la norma de las Partidas fija el procedimiento a seguir en las causas marítimas, en tanto que los Roles dan ya la sentencia judicial. Cuestión distinta es saber si las Partidas establecen el procedimiento ordinariamente seguido por los tribunales marítimos, y entre ellos el de Oleron, con lo cual paradójicamente ayudarían a conocer el modo en que aquellas sentencias fueron preparadas.

Hay un párrafo al final del ms. escurialense que recoge una versión castellana de los Roles de Oleron en el que se destaca la concordancia de su contenido con «todas las leyes que están en el título de la quinta Partida». Pero dejando a un lado el perjuicio que ocasiona la imprecisión y aun la inexactitud de tal afirmación, debemos reparar en lo que el amanuense dice a continuación: «El qual fuero de Layron por aquellas leyes es aprobado, e manda que por el sean librados todos los mareantes, e los juicios que por el se dieren que valan» (CORONAS GONZALEZ, *Dos estudios...* pp. 23-24).

(31) DION, R. *Les origines de La Rochelle et l'essor du commerce atlantique aux XIIe et XIIIe siecles.* «Norois» III (1956), p. 48.

(32) DOLLINGER, *La Hanse*, pp. 184-185.

lla y la contratación de la marineria (33), los arbitrajes (34), los acuerdos entre patrón y fletador sobre pago de averías (35) y la echazón, cuyas reglas no habían sido sustituidas por otra legislación posterior.

En la práctica internacional, un conglomerado de todos estos derechos y costumbres, escritos o no, era lo que estaba en vigor, tomando de unos lo que faltaba en otros, y negociando en cada caso su aplicación. Roles y Partidas, Consolat de Mar —la fuente más minuciosa y exhaustiva—, Costumbres de Visby, regulaban, complementándose, la vida del mar. De su uso generalizado surge la necesidad de una fusión y homologación. El resultado, el *Guidon de la Mer*, será, desde fines del siglo XVI, el código más autorizado y de alcance más amplio dentro de los países atlánticos y nórdicos, incluyendo la España no catalana (36).

* * *

Una buena parte de los litigios civiles, cuando no implicaban acciones dolosas y se trataba sobre todo de desacuerdos, podían resolverse de una manera mucho más expeditiva, recurriendo, cuando los había, a organismos mercantiles con jurisdicción especial —los Consulados— o al arbitraje de hombres buenos. Estos dos sistemas fueron muy favorecidos por la jurisdicción naval castellana, basada en el principio de la sumariedad procesal necesaria para que las actividades comerciales se desarrollasen con un mínimo de expedición.

Los tribunales mercantiles similares a los Consulados de otras partes entraron tardíamente en Castilla. Galicia no entró nunca, como territorio, dentro de la jurisdicción de los Consulados de Burgos ni de Bilbao, en contra de lo que algunos autores dan por sentado (37).

La afirmación de que Galicia perteneció a alguno de èstos organismos proviene de una mala interpretación del concepto de Consulado y de una lectura precipitada de sus ordenanzas. Los Consulados de Burgos y de Bilbao eran cámaras privadas, aunque con refrendo real, creadas por, y al servicio de determinadas «universidades» de mercaderes;

(33) Privilegios a los marinos gallegos, sobre sacar pacotilla y otras cosas, que los marineros y grumetes de los principales puertos gallegos tenían desde tiempo inmemorial. Confirmados por los Reyes Católicos: «para que les sean respetados han de ser marineros armados por los Maestros de las Naos, según manda el Fuero de Leiron (*Documentos... Pontevedra*, II, 179). Las cantidades de pacotilla que corresponden a cada uno según su jerarquía a bordo están también reguladas en los Roles (Cf. *supra*, cap. IV).

(34) CORONAS (*Op. cit.*, pp. 39-40) prueba, apoyándose en las Partidas y en los Roles, la existencia de un derecho consuetudinario ventilado ante tribunales de *omes buenos;* su aplicación práctica la encontramos en los casos de arbitraje entre gallegos documentados más adelante.

(35) Cf. ROLES, versión castellana en PARDESUS, VI, 37, y una carta de fletamento hecha en Vivero en 1374 (SAB, *Politieke Oorkonden*, 1e reeks, 1325/4).

(36) Texto del *Guidon* en PARDESUS, *Op. cit.*, II, 369 ss. V. también MERRIEN, J. *La vie quotidienne des marins...*, p. 110.

(37) Según Tettamancy, la Real Cédula de 21/7/1494, por la que los Reyes Católicos aprobaban la constitución del Consulado de Burgos, emanaba de una petición de los mercaderes de toda la Marina de Castilla dando la inclusión de Galicia como implícita (*Apuntes...*, 230). R. SIDNEY SMITH, en su *Historia de los Consulados de Mar*, Barcelona, 1978, p. 91 ss., menciona los embarques de Fuenterrabía a La Coruña pero sin dejar claramente deslindado este aspecto jurisdiccional.

por lo tanto, no era ni obligatorio ni siquiera posible para los mercaderes de aquellos grupos o regiones que no hubiesen contribuido a su creación el estar integrados en uno de ellos. Su jurisdicción comprendía las villas —enumeradas una a una— de la Universidad de mercaderes de Burgos, que luego se reparte con Bilbao. El ámbito territorial a que pertenecían los mercaderes de una y otra Universidad está claramente delimitado por Basas Fernández en el estudio que hace sobre ellos (38). Galicia y Asturias quedan decididamente fuera de él: si estas regiones hubiesen querido disfrutar de los servicios de un Consulado mercantil, deberían haberlo creado por su cuenta.

La mención de La Coruña en las Ordenanzas sobre fletes, que ha dado pie a muchas confusiones en este sentido, no implica la pertenencia de sus vecinos al Consulado. Se trata de una ordenanza que regula las condiciones de fletamento y cargazón para los mercaderes de la Universidad de Burgos que utilicen los puertos del sector de costa Fuenterrabía-La Coruña (39). Por lo tanto, no afectan territorialmente a Galicia, cuyos mercaderes no pertenecen a las universidades de Burgos ni de Bilbao; son unas normas de los miembros de éstas que pueden afectar individual e indirectamente a navíos y transportistas gallegos, o a factores de esas universidades establecidos en La Coruña y otros puertos gallegos de ese sector.

Una prueba práctica de esta independencia de los gallegos frente a estas cámaras es que en los años 20 del siglo XVI, totalmente en vigor las ordenanzas sobre seguros, no las aplican —ni otra clase de seguro fuera de los sistemas tradicionales— en los fletamentos que contratan entre ellos (40).

A partir de la aparición del Consulado de Bilbao, la jurisdicción de los tres Consulados mercantiles que había en la Corona de Castilla abarcaba las siguientes áreas y campos de actividad:

* Burgos: en un principio, Alava, Guipúzcoa, Vizcaya y Castilla la Vieja. Después de 1500 se queda con las Cuatro Villas, en la costa, y con la Castilla interior.

* Bilbao: Guipúzcoa y Vizcaya.

* Sevilla: toda la Península (incluyendo la Corona de Aragón), pero sólo en lo tocante al tráfico de Indias (41).

Así pues, los mercaderes gallegos y los asturianos, que no se han constituido nunca en «universidad» ni creado un tribunal consular, no se acogen a los arriba mencionados, salvo al de Sevilla en el caso de que comercien con América.

Los litigios mercantiles de Galicia permanecieron, por consiguiente, dentro del ámbito judicial de la Chancillería de Valladolid desde 1387 y, a partir de su creación en 1486, de la Audiencia de Galicia, con sedes alternativas en Santiago y La Coruña hasta quedar definitivamente asentada en esta última ciudad: tribunales de procedimiento lentísimo y costoso de los que se trataba de huir, recurriendo en primer lugar al tradicional arreglo por la vía arbitral y, en caso de fracasar este sistema, a los

(38) BASAS FERNANDEZ, M. *El Consulado de Burgos en el S. XVI*. Madrid, 1963, pp. 111-113, y mapa IX.

(39) BASAS, *Op. cit.*, p. 39. Las Ordenanzas están publicadas en PARDESSUS, *Collection des lois maritimes...*, VI; ésta en concreto, en las pp. 118-121. Son comunes a Burgos y Bilbao en cuestión de fletamentos y seguros.

(40) V. *infra* en este capítulo el apartado sobre la cobertura de riesgos.

(41) GACTO FERNANDEZ, E. *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla, 1971, pp. 114, 115.

correspondientes tribunales señoriales y justicias municipales, dejando sólo los otros para los casos de apelación.

A escala local, las ordenanzas municipales y las costumbres de la villa eran también fuente de Derecho mercantil, muchas veces de tradición oral, que se transmitía, en este caso, por los viejos del lugar hasta que a alguien, temiendo su pérdida, se le ocurría fijarlo por escrito. Los aranceles del portazgo y diezmos de Tuy, por ejemplo, pasaron al papel en el pontificado de D. Diego de Muros gracias a dos vecinos, ya ancianos, que habían llevado años atrás la cobranza de estos derechos y todavía los recordaban: «Esto e o que Senor don Diego de Muros nos fizo pregunta a nos Soeiro Pérez e Afons Eanes, notarios, que llo declarasemos e o escriviesemos por nosas consçiencias do que sabiamos açerca do portazgo e diezma desta ciudad, porque eramos antyguos e racolleramos e toberamos a dita portaje e diezma, a qual segun as nosas consçiencias son estas seguintes ena maneira que se reparten» y recitan a continuación una lista de treinta y seis artículos y la distribución de la recaudación correspondiente (42).

Parece que en Tuy la fijación de derechos y costumbres estaba particularmente descuidada; ya en 1370 hubo que recurrir también a testigos para determinar la tarifa del anclaje en un litigio contra un patrón forastero que «non sabia se o dito custume era tal, se non». El juez que dio la sentencia, tras limitarse a hacer pagar al patrón los derechos, sin pena ni costas, la fijó, sentando jurisprudencia: «e eu por sentenza definitoria declaro que o dito custume seia agardado daqui en adelante para sempre en esta maneira... (43)».

De la misma forma, cuando en 1467 se alza la Hermandad en Villanueva de Arosa contra las usurpaciones de derechos y rentas de la villa, hay que recurrir a tres vecinos «como bredaños e antiguos que eran do dito porto de Vilanova, por quanto elles heran ya vellos e antiguos e heran sauidores dos costumes e liberdades do dito porto, e se reseaua que, pasando éles da presente vida, eno dito porto no avia quen soubese nin foren sabidores dos ditos costumes e libertades se elles non»: costumbres que regulaban asuntos tan poco triviales como las alcabalas, alfolíes, yantares e incluso la identidad del señorío a quien legítimamente pertenecía el puerto (44).

Apoyados en esas costumbres y libertades, escritas u orales, y en lo que los Roles y las Partidas tenían previsto sobre los «fechos de la mar»; guiándose en los casos no tipificados por su buen sentido, su experiencia y el deseo de una solución expeditiva, los tribunales arbitrales iban a ser los más utilizados por marinos y mercaderes en sus diferencias. Sus vestigios documentales son exclusivamente notariales, y esto explica la escasez de testimonios de su funcionamiento dentro de la documentación medieval de Galicia. De su importancia dan fe los casos relativamente numerosos recogidos en las fuentes extranjeras y que vamos a examinar a continuación con un cierto detenimiento.

El arbitraje como procedimiento para resolver litigios gozaba de gran favor en el mundo marítimo y mercantil, aunque se aplicase también en otras circunstancias. Tenía tres grandes ventajas: su carácter expeditivo que ahorraba tiempo y gastos; el poder desarrollarse al margen del Derecho común, basándose sobre todo en el principio de equidad, el derecho consuetudinario local, las prácticas tradicionales de un grupo profe-

(42) AHD Tuy, Fondo Hospital, Mazo 1, n.º 15.

(43) ACT. *Prot. N. Gonçales* II, f. 21 v.

(44) «Colección de documentos curiosos hecha por Otero, tom. V, fol. 325», en LOPEZ FERREIRO, *Galicia en el último tercio del S. XV*, pp. 43-44.

sional y una serie de circunstancias concretas que los árbitros tenían en cuenta en cada caso. Finalmente no era menos importante el hecho de que el procedimiento (reglamentado ya en el Derecho romano) era prácticamente igual en todas partes de Europa, siendo por lo tanto fácil recurrir a él en cualesquier circunstancias.

El arbitraje está previsto en las Partidas (45), tratándose en nuestros casos de la segunda modalidad que aparece en el código: los «arbitratores... e comunales amigos», hombres de reconocida solvencia moral y profesional, han sido designados por las partes litigantes, que comprometen en ellos dándoles poder para dictar sentencia y prometiendo acatarla y pagar la pena puesta entre ellos en caso de incumplimiento. Los árbitros, cuyo número —par o impar— puede variar, juzgan según su albedrío, «al vidrio de omes buenos», dejándose llevar en general por el espíritu de que «más vale un mal arreglo que un buen pleito», y tratan de llegar a una solución de compromiso, haciendo ceder en algo a ambas partes. Sus sentencias, que deben ser elevadas a escritura pública, son sin apelación. En caso de desobediencia se puede recurrir al juez ordinario para que las haga cumplir.

La mejor forma de ilustrar este procedimiento, sus variantes, los casos susceptibles de solventarse por él y la forma de impartir justicia de los árbitros es observar de cerca diversos casos de arbitraje protagonizados por marinos y mercaderes gallegos en varios puertos extranjeros.

El primer caso ocurre en Barcelona, a 10 de Mayo de 1394 (46), y en él un gallego y un portugués, en conflicto, comparecen ante dos árbitros catalanes. Alfonso Yanes, mercader de Tuy, y Vicente Domingues, patrón de Porto, su transportista, no se ponen de acuerdo sobre el pago de los fletes. Ambas partes comprometen en dos árbitros, mercaderes de Barcelona: Bertomeu Mir y Gabriel de Basterres, «tanquam in arbitros et sub pena centum decem librarum Barchinonensium», especificando la causa: «ratione et occasione diversarum tonelladarum quas dictus Vincentius onerare... tenebatur cum dicto Alfonso in dicta navi in Pontuvedre...» y ampliando sus facultades «etiam super omnibus excepcionibus et deffensionibus quas pars contra parte facere posset»..., ante el notario Bernat Nadal y figurando como testigo el Cónsul de los Castellanos en Barcelona.

Un árbitro único, sentenciando en litigio entre un catalán y un gallego, en Barcelona, a 30 de Agosto de 1443 (47): En cumplimiento de la sentencia dada por «venerabile Petro Santpol, arbitrio et arbitratione et amicabile compositione», Johan de La Coruña, patrón de la nave *Trinidad* y Guillem de Tolosa, mercader de Barcelona, llegan a un arreglo amistoso en cuestión que versa también sobre el pago de unos fletes. El patrón acepta del mercader el importe de los fletes de un viaje Nápoles-Barcelona, y el mercader, sin pagarle otra cosa, retira todas las reclamaciones que le había hecho, y que no se detallan en la sentencia.

En Brujas, como en otros sitios donde había una colonia castellana, ésta podía facilitar personas que se prestasen a arbitrar sin problemas de idioma y entre compatriotas. A 7 de Octubre de 1447, Diego de Burgos y Fernando de Covarrubias, nombrados por los litigantes Pedro de Soria, Gonzalo de La Coruña y Juan Sánchez de La Coruña su hermano, enfrentados en un ajuste de cuentas por la gestión de Gonzalo

(45) III 4, 1-35.
(46) AHPB. B. Nadal, *Manual 20/11/1393-3/6/1394*, f. 53.
(47) AHPB. E. Mir, *Man. primum c. com.*, f. 71.

como factor, que había dado con él en la cárcel a petición de la parte contraria, actúan para restablecer la concordia entre los socios y hermanos, y de repartir los gastos y daños equitativamente; a falta de notarios, el arbitraje se desarrolla en presencia de los echevinos de la ciudad, investidos de fe pública (48).

El cuarto caso, que podemos seguir más de cerca, sucedió en Génova en 1459, y lo protagonizaron un gallego y un vizcaíno, ante un tribunal arbitral de vizcaínos y en presencia de un notario genovés. Conservamos la documentación bastante completa del conflicto que enfrentó al patrón coruñés Afonso Fernández de Mourelos con Martín de Plencia, un bilbaíno que le había prestado un dinero a riesgo, y que intentó recuperarlo después del naufragio de la nave de Afonso. A 16 de Abril, las partes decidieron ir a arbitraje y delegaron en Juan Pérez de Arsoriaga y Martín de Zumelzu, dos mercaderes residentes en Génova, comprometiéndose a acatar su sentencia, so pena de 100 ducados, y con efecto hasta el 1 de Mayo. A 28 de abril anulaban el compromiso anterior y hacían uno nuevo, hasta el 10 de Mayo, añadiendo un tercer árbitro. El 8 de Mayo, nueva anulación y renovación, esta vez definitiva, hasta el día 12. Las partes litigantes daban a los tres árbitros —Juan Pérez de Arsoriaga, Martín Pérez de Zamudio y Martín de Zumelzu— «plenam... potestatem et bayliam... dicendi..., laudandi... et de plano sine strepitu et figura judicii... acordio seu convenentia oblato libello vel non lite contestata...». El 12 de Mayo, en la oficina del notario Tommaso Duracino, sita en la piazza Banchi de Génova, en presencia del Cónsul de los Castellanos, otro notario y otro mercader vasco como testigos, se reunieron por fin el tribunal arbitral y las partes litigantes. Los árbitros escucharon las alegaciones y reclamaciones de unos y otros, con la correspondiente aportación de pruebas documentales. Tras deliberar, «Christi nomine invocato et Deum semper habentes in oculis et in mente» zanjan la cuestión, dictando una sentencia que, como es habitual en estos casos, no es nunca contra una sola de las partes, tendiendo a repartir entre ambos derechos e indemnizaciones. El notario levanta acta. Aunque el coruñés debía pagar a su acreedor la cantidad neta de 50 ducados antes del 1 de Agosto, Martín de Plencia no reconoce haberlos recibido hasta el 3 de Noviembre, sin existir recargo ni penalización por el retraso, pese a que este pago y plazo fueron impuestos por la sentencia arbitral (49).

Es interesante el caso siguiente, llevado enteramente entre gallegos en Barcelona, en 20-21 de Julio de 1463 (50). El mercader santiagués Pero Rodeiro se había asociado con Gonçalo Peres, patrón de la nave *Corpo Santo* de Pontevedra y mercader él mismo, para llevar un cargamento de sardina arencada a Nápoles y Roma. El asunto era complejo, ya que Gonçalo Peres jugaba en el negocio un doble papel, como patrón y como uno de los mercaderes asociados, duplicidad que, al parecer, Pero Rodeiro trataba de ignorar en su beneficio.

Había mediado entre ellos escritura de fletamento, que G. Peres exhibía ante los árbitros, por la que Rodeiro se comprometía a pagarle medio ducado y un carlín en concepto de fletes por cada *milleiro* de sardina transportado a Roma. Además, de mercader a mercader, había «entre eles passado composicion» de ir a medias en el producto de la venta, a pérdidas y ganancias. A este último pacto es al que Pero Rodeiro trataba

(48) SAB, *Reg. des Sentences civiles in fol. 1.447-35*, f. 5 v. n. 2, extractado por GILLIODTS en *Cart. Cons. d'Espagne*, pp. 29-30.

(49) ASG. Not. T. Duracino, 4/170, 196, 212, 227, 624.

(50) AHPB. B. Masons Min. 5.º *man. c.c. & al.*, ff. 44, 59 v., 60-61.

de atenerse, despachando a Gonçalo con parte —¿la mitad?— de unas sedas y un dinero que le habían pagado por la sardina, sin pagarle los fletes y averías (30 florines de oro por pilotaje) que le eran debidos como transportista de la mercancía.

A complicar la cosa venía el hecho de que esos 30 florines, que el patrón había tenido que pagar contantes al piloto, le habían sido anticipados en Nápoles por una tercera persona, y estaban parcialmente devueltos.

Los litigantes decidieron a ir a arbitraje; en Barcelona pudieron disponer de tres gallegos ajenos al asunto: el patrón Pero de Areas, de Bayona, recién llegado de Provenza, y los mercaderes Roy Suares, de Bayona y Fernán Sardiña, de Santiago, en los cuales comprometieron como árbitro a 20/7/1463.

Al día siguiente, en el escritorio del notario Bertomeu Masons, los tres árbitros, «sedentes more judicum judicantium», escucharon a las partes y de la sentencia se levantó acta, en gallego, por personal de la notaría.

Los tres «homes boos», como primera medida, ordenaron a los litigantes hacer las paces («mandamos primeramente que as ditas partes seian entre sy boos amigos») y a continuación, haciendo tabla rasa de «todas las escrituras publicas e privadas e sentenças e aviensas e composicions e enbargos que fasta aqui entre as ditas partes son passadas...» dispusieron «que non vallan salvo esta sentença que agora mandamos»:

a) P. Rodeiro deberá entregar a G. Peres

—90 ducados, por los fletes.

—4 varas de tapete negro y 2 de carmesí rojo, por la mitad de los beneficios.

—29 florines, de los 30 que le debía de pilotaje.

b) En lo tocante al préstamo pendiente, P. Rodeiro queda fuera del problema de la liquidación, a solventar entre el acreedor y el patrón, ahora que éste ya cobra y puede devolverlo.

c) Ambas partes quedan liberadas de sus compromisos mutuos.

d) El tribunal arbitral se reserva la potestad de pronunciarse y aclarar las dudas que pudiera haber, y cobran los honorarios de su intervención en especies, quedándose con «cinco palmos de seda negra» que «non se pode ben partir» y disponiendo que «seia de nos os ditos homens boos». El pago de honorarios a los árbitros era de rigor, aunque generalmente se hacía en metálico (51).

El arbitraje no siempre era un recurso de primera instancia: a veces se podía detener el proceso de la justicia ordinaria —incluso cuando uno de los litigantes estaba en la cárcel— para buscar un arreglo. Un caso así sucede en Brujas, en el verano de 1518 (52). Rodrigo Gonçalves, patrón del navío gallego *Santa María del Camino*, fletado por los mercaderes franceses Thomas Noël y Jehan Paulin para llevar vino de La Rochelle a L'Ecluse, fue encarcelado en la prisión de Brujas a petición de éstos, por incumplimiento de contrato: se le reclamaban 100 libras por daños y perjuicios, por haber perdido el tiempo y echado a perder parte del cargamento. Rodrigo replicaba reclamándoles por daños en su navío, que estaba arrestado y varado en seco en Arnemuiden, y porque el arresto le estaba haciendo perder un viaje a Italia que tenía concertado con unos españoles. Les reclamaba además 50 libras por fletes y averías.

Por otra parte surgía una tercera persona. Un tal Jean Dolart reclamaba al patrón

(51) «Item més, adjudicam a nosaltres dits arbitres per salari de la present sentencia e nostros treballs quatre florins d'or...» (AHPB. B. Masons Min. *5.º man. c.c. & al.*, f. 56).

(52) SAB. *Reg. S. Civiles* 1518, en GILLIODTS, *Op.cit.*, pp. 497-98.

un préstamo de 161 ducados de oro que le había hecho con el navío y sus aparejos como garantía; el navío está, pues, hipotecado ya y no podrá servir para indemnizar a los fletadores, que se niegan a pagar los portes hasta recibir compensación por los daños sufridos, aunque estarían dispuestos a pagar la diferencia, descontando los cinco toneles de vino perdidos por culpa del patrón. Este se niega al trato y exige el pago completo del flete y averías, alegando que una cosa no tiene que ver con la otra.

Ante el tribunal de los echevinos, Jean Dolart reconoce haber recibido la devolución del préstamo —no sabemos cómo—, lo que tranquiliza a los fletadores, que ahora podrán disponer del buque para cobrarse en caso de no recibir satisfacción por sus reclamaciones. El tribunal ordena que Rodrigo sea puesto en libertad, aunque le hace pagar las costas del juicio, y hace pagar a los cargadores los fletes y averías, descontando de ellos 4 toneles y medio, calculando el precio de éstos: la mitad al precio *f.o.b.* y la otra mitad al precio de venta en Damme.

Pero ninguna de las partes queda satisfecha de la sentencia. Pocos días después les vemos comparecer ante un tribunal de cuatro árbitros: dos castellanos, designados por el patrón gallego, y dos franceses, por los cargadores. El arbitraje tiene lugar en la cámara de los echevinos de Brujas, y se nombra un super árbitro, el echevino sire Nicolas Colart, para zanjar en caso de empate. Las partes prometen acatar, so pena de cien ducados, la sentencia, que es la siguiente: Noel y Paulin pagarán a Rodrigo Gonçales, en lugar de las 50 libras que les pedía, 35 £ 14 s. gros, en concepto de «frait, avaries, ghuidaige, remplaigt, despens, dommaiges, interestz» y podrán quedarse con la diferencia, haciendo levantar el arresto de la nave y de sus aparejos. Se dan por nulos todos los acuerdos, procesos y reclamaciones pasados y futuros, ya sea en Arnemuiden, L'Ecluse, España, Francia o cualquier otra parte, y se ordena a las partes que dejen «rancunes et haines» y que sean buenos amigos en el futuro.

Como hemos visto por estos ejemplos, el tribunal arbitral no entraba en sutilezas de derecho; en realidad, más que de dar la razón a una de las partes frente a la otra, se trataba de partir pérdidas y ganancias, quedar amigos y no hablar más del asunto. Estos juicios salomónicos, evidentemente, perjudicaban al que tenía la razón y la fuerza de la ley de su parte, como se puede ver fácilmente por algunas de las sentencias citadas. Ninguno obtenía plenamente la indemnización que reclamaba, por justa que fuese; pero si consideramos los agotadores pleitos que se llevaban ante cortes y cancillerías, pasando veinte años y más sin obtener «remedio de justicia» y con la circunstancia agravante que suponía muchas veces estar en tierra extranjera, hay que reconocer que era un mal menor, y que no tiene nada de extraño que los litigantes recurriesen a él de común acuerdo, aun ante la perspectiva de salir los dos perdiendo en algo.

2) *HACIENDA Y FISCALIDAD*

No entraré aquí en cuestiones de tipo general sobre el sistema fiscal castellano que, a nivel de impuestos de la Corona, ha sido detalladamente estudiado por el Prof. Ladero Quesada en varios trabajos (53). Me ceñiré al estudio de la aplicación concreta

(53) LADERO QUESADA, Miguel Angel, *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*. Tenerife, 1973. *Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo XV*, «Anuario de Historia Económica y Social», 2 (1969), pp. 69-115, y varios artículos recogidos en el libro *El siglo XV en Castilla: fuentes de renta y política fiscal*. Barcelona, 1982, que se irán citando a lo largo de esta exposición.

a la realidad mercantil gallega de aquellos impuestos —reales, señoriales, municipales— que incidan directamente sobre ella. Sin embargo, se me disculpará una pequeña recapitulación previa sobre ellos y sobre su sistema de percepción, que sirva de entrada en situación antes de descender a un examen más pormenorizado.

Salvo el impuesto directo de la «galea», un tributo de carácter militar que pesa sobre las villas marineras, se trata, como se puede suponer fácilmente en un contexto mercantil, de impuestos indirectos. Sobre el comercio marítimo exterior, el rey percibe en los puertos gallegos, desde su fundación, unos «derechos» y «costumbres» que en el siglo XIII se normalizarán para toda la Marisma de Castilla con el nombre de «Diezmos de la mar». Formando doblete con este control aduanero está el de las «cosas vedadas», más policial y militar que propiamente económico, y que se regulará en el Ordenamiento de Sacas de 1390. En cuanto a los intercambios interiores, gravados en los primeros momentos por los clásicos impuestos de tránsito (peajes, portazgos, etc.) y luego, en el reinado de Sancho IV por la «sisa», pasarán, a partir del reinado de Alfonso XI, a ser fiscalizados a través de un nuevo impuesto, la alcabala, creada en 1342 como un impuesto extraordinario del 5% y que treinta años después tiene ya carácter regular y definitivo, con un gravamen teórico del 10%. La sisa, de existencia accidentada, desaparecerá, para reaparecer, como veremos, convertida en un impuesto municipal extraordinario.

A los diezmos y la alcabala se une, desde 1338, el monopolio real sobre la sal que aquí, no habiendo salinas, va a operar a través de los alfolíes, cuyo funcionamiento hemos visto en un capítulo anterior. Alcabalas, diezmos y alfolíes serán pues los tres pilares de la hacienda regia en las villas gallegas, por lo que respecta a las transacciones comerciales.

Los otros impuestos sobre las compraventas, el tráfico local, la pesca y los derechos portuarios tenían una naturaleza muy heterogénea y estaban en manos de los concejos y de los señores; los examinaremos con detalle más adelante.

El antiguo reino de León —incluyendo Galicia y Asturias— se hallaba dividido, en la baja Edad Media, en distritos o «partidos» fiscales llamados «sacadas». Galicia constituía una con entidad propia, aunque en ocasiones, como sucede en el caso de los alfolíes, iba unida a Asturias. El sistema de percepción de los impuestos reales se realizaba por muy diversas vías, teniendo en cuenta que entre las villas portuarias gallegas se daban dos o, prácticamente, tres situaciones distintas: las había realengas, de señorío y dentro de éstas, las del arzobispo de Santiago, que tenían un régimen especial. El primitivo sistema de percepción más o menos directa, bien por oficiales reales, municipios o señores, iba siendo sustituido, como es bien sabido, y ya desde el siglo XIII, por el arriendo de la renta a particulares. Los impuestos reales de Galicia van a estar por lo tanto en manos de un arrendador-recaudador mayor que operará como agente fiscal del rey dentro de la «sacada» gallega y que tendrá a sus órdenes, destacados en las diversas villas, a los recaudadores locales que se ocuparán de la percepción directa.

Las condiciones en que estos recaudadores se hacían cargo de la renta quedaban fijadas en un contrato —el «cuaderno»—, de los que se conservan para Galicia uno de diezmos y otro de alfolíes fechados en Portillo a 10 de Febrero de 1452 (54). Estos, más

(54) AGS. DC. Libro 3 n.º 53 (Diezmos de Galicia y Asturias) y Libro 6 n.º 14 (Alfolíes de Galicia).

un tercero de alcabalas que no he podido localizar, en el caso de que se conserve (55), recogen en su articulado, con ligeras variantes con respecto a otros anteriores de los que se conservan vestigios, las condiciones de arrendamiento válidas para toda la baja Edad Media, y vigentes todavía en el siglo XVI (56).

Arrendados o no, los impuestos se gestionan, a nivel local, a través de unos «hombres buenos» o «fieles» salidos de la corporación municipal y nombrados por el señor o el arrendador. Estos fieles, aparte de ser los custodios y responsables de la renta cuando el arrendamiento de ésta está vacante (o, como se dice, «en fieldad»), son los recaudadores locales de ella como delegados del arrendador mayor, a quien la tienen subarrendada. Por lo tanto a estos «arrendadores (menores)» se les llama también indistintamente «fieles», «recaudadores» o, según la renta que lleven, «diezmeros», «alfolineros», «alcabaleros», etc. Con estos nombres se les designará a lo largo de la exposición que sigue, dejando el de «arrendador», para evitar confusiones, a los arrendadores y recaudadores mayores.

Estos eran especuladores absentistas, que se mantenían bastante al margen de los aspectos prácticos de la recaudación del tributo. La mayoría eran conversos o judíos (57), y llevaban generalmente la totalidad de las rentas de un partido fiscal, subarrendando en ocasiones —pero todavía a escala regional— alguna de ellas, o compartiendo el arrendamiento entre dos o tres. El sistema general de estos arrendamientos, como se ve por los cuadernos que se conservan era el siguiente:

La Hacienda real sacaba a subasta, por una cantidad de partida calculada a partir de recaudaciones anteriores, las rentas de un período fiscal generalmente de seis años, que podía haber comenzado ya y estar en fieldad. Tras el remate de la renta, había un plazo de 60 días para pujar. El pago se hacía en plazos cuatrimestrales, debiendo depositar además el arrendador fianzas anuales y además (en el caso de los alfolíes) una de 400.000 mrs. por todo el período. Pagadas estas cantidades, el arrendador asumía la renta a pérdidas o ganancias, sin derecho a reclamar un descuento en caso de pérdidas imprevistas, y llevándose también todos los beneficios extraordinarios que devengase.

Para percibir las rentas que llevaban los recaudadores en las distintas localidades, les presentaba una vez al año una «carta de recudimiento» por la que ellos tenían que entregarle la ganancia neta, una vez detraídos sus salarios. En caso de negativa estaba facultado a hacerse apoyar por las justicias. En los cuadernos se defienden los derechos de los arrendadores frente a los concejos: las condiciones del cuaderno prevalecen, en caso de conflicto, sobre el derecho territorial y local. Estas condiciones deberán ser

(55) Citado un artículo de él en AGS-RGS-X-1505, 273.

(56) CARANDE, R., *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, 1977, I, p. 392.

(57) Por ejemplo, por citar a algunos arrendadores mayores y subarrendadores de Galicia, en 1368 D. Suleiman Abeyaex (ACS, *Tumbo B*, 281 v.), en 1399 D. Zulema aben Arroyo (LOPEZ FERREIRO, *HC* VII, ap. V); antes de 1411 D. Samuel Deus Ajuda «que agora he Garcia Alvares» (BRAG-CDH I, 32 ss.), entre los recaudadores generales de las rentas reales. Llevando la parte de Santiago y Tuy, D. Salomon Baquix, entre 1435-39 y su sobrino Yenco aben Farax (LCP, 21-21 v.), y D. Lesar Baquix, llevando la mitad de los alfolíes en 1445 y recaudador mayor en 1450 (*Ibid.*, ff. 85 v., 90 v.). Otros arrendadores y recaudadores mayores de Galicia son, para el período 1451-56, Diego Rodriguez de Sevilla (Cuadernos de diezmos y alfolíes de Portillo); Fernán García de Astorga, Tesorero Mayor del Rey en Vizcaya, en 1431-35 y 1435-40 (LCP, *passim*); Pero López de Sahagún (1441-45) que subarrienda la mitad de alfolíes a Lesar Baquix (LCP 74, 85 v.).V. también LADERO, *Los judíos castellanos del S. XV en el arrendamiento de impuestos reales*, «El siglo XV en Castilla...», pp. 143-167).

publicadas y pregonadas en los puertos con motivo del nombramiento de cada nuevo arrendador.

Los fieles deberán entregarle la renta acumulada desde el comienzo del período hasta su toma de posesión (día de la fecha del cuaderno), rindiéndole cuentas, como lo tendrán que hacer en los años sucesivos, y mostrándole los libros de asientos que lleva el escribano de la renta correspondiente. Las cuentas irán declaradas bajo juramento, firmadas por los fieles y signadas de escribano público. Deberán presentarse en un plazo de tres días so pena de 1.000 mrs. Si el arrendador no está conforme con ellas, podrán recurrir a las justicias para hacer pesquisas. Si los fieles dejaron pasar mercancías de contrabando, haciendo «encubiertas», serán castigados conforme a la ley; si lo que hicieron fue rebajar el impuesto más de la cuenta o eximir a alguien de su pago, deberán pagarlo, sin recargo, por no tener autoridad para ello.

Cuando todavía los «cogedores» de los impuestos eran hombres del rey, su percepción directa estaba ya en manos de estos fieles, que cobraban por su servicio y les transmitían luego las sumas recaudadas. Ya entonces eran la misma clase de personas, reclutadas dentro del concejo, que serán en el futuro (58). Vecinos y «omes buenos» de la villa, hombres «llanos y abonados», no siempre mercaderes: entre ellos figuran notarios, artesanos, mareantes. Pocos de ellos son judíos, aunque los cuadernos no hacen discriminación religiosa alguna, estableciendo que los fieles deberán prestar juramento «los christianos sobre la sennal de la cruz + e los santos euangelios e los judios e moros segund su ley» (59).

El nombramiento de estos fieles correspondía, en teoría, a los arrendadores mayores, que delegaban en el concejo o en el señor de la tierra (60). En la práctica, las fieldades se sacaban anualmente a subasta, y se sobrepujaban —«Hai quen dé máis? Hai quen dé mais? Hai quen dé mais?»— en una segunda vuelta, como podemos ver en las actas del concejo de Pontevedra (61), siendo refrendados luego los titulares por las autoridades mencionadas. En Pontevedra, y presumiblemente en los otros puertos de

(58) Cortes de Zamora, 1301: «Otrosy a lo que me pidieron por merced que non quisiese que los ricos omes nin infançones nin caualleros nin clerigos nin judios fuessen arrendadores nin cogedores de los seruiçios nin de las monedas nin delos diezmos delos puertos... mas quelos cogiessen por mi en fieldat caualleros e omes bonos delas villas e moradores delos otros logares rreales que los cogan en fieldat e les den su galardon por ende, et que me den cuenta e rrecabdo de las cogechas que por mi cogieren quando gelas demandare, ca en otra guyssa es mio desseruiçio e danno delos mis cogeddores dela mi tierra; et que non fuerçen nin tomen dineros a ningunos delos mis logares del mio sennorio, e que non paguen dineros a los rricos omes nin a infançones nin a caualleros sinon en los cogedores o sobre cogedores» (*Cortes*, I, 156).

(59) Cuad. diezmos Portillo, cap. 24. En el capítulo anterior hemos podido ver con más detalle la composición social de estos fieles y recaudadores. El único caso de judío declarado que he recogido, es el de Jacob Abenzizan, «alfolineiro ou fiel» del alfolí de Padrón en 1403 (ACS, *Tumbo H*, f. 62 v.).

(60) «Que los dichos mis arrendadores mayores... puedan nonbrar... el primero dia de henero de cada un año de cada villa o lugar de los dichos puertos dos personas que sean llanas e abonadas e vezinos e moradores de cada una de las dichas villas e lugares para que cogan e recabden las dichas rentas en fieldad hasta tanto que los dichos mis arrendadores saquen carta de recudimiento de cada un anno, e que los alcaldes e regidores de las dichas villas e lugares sean tenudos de los nonbrar por tales fieles e les den sus cartas de recudimiento para que les recudan con las dichas rentas...» (Cuad. Alfolíes, cap. 15).

(61) Este libro, y el de Santiago que se conserva en el Archivo Municipal de esta ciudad, son las mejores fuentes para observar el funcionamiento de las fieldades de rentas.

los que no hay documentación y donde el arzobispo lleva la mitad de los diezmos, él se encarga de nombrar también los de la parte del rey (tenían que ser fieldades dobles), haciéndole un servicio a éste.

El año fiscal, que en Castilla, por ajustarlo a la realidad mercantil de los períodos de cargazón, se hizo comenzar, en el reinado de Juan II a 1 de Abril (62), siguió siendo en Galicia de 1 de Enero a 31 de Diciembre, fechas también muy apropiadas para su tipo de comercio. En los primeros días de Enero de cada año, tras la subasta, se hacían los nombramientos de estos fieles-recaudadores. Un ejemplo típico de este proceso lo podemos observar en Pontevedra, en 1437. Este año se nombran los fieles con un cierto retraso, el 1 de Febrero; el día 13 Fernán García de Astorga, el arrendador y recaudador mayor, presenta carta de recudimiento para coger la renta de los alfolíes; el fiel de las alcabalas del período anterior no ha dado fianzas, por lo que se le quitan y se ponen nuevamente en fieldad, sacando ésta a subasta el 19/3 por el período a partir del 1 de Enero; los hombres que consiguen las respectivas fieldades han de dar fianza, depositada en manos de los corregidores y jueces de la villa (63). Esta fianza, y la posesión de unos bienes con los que responder de su gestión, era un requisito indispensable para el desempeño de la fieldad (64).

Sobre estos fieles recaía lo más pesado del control del tráfico del puerto. Cobraban por ello un salario del 3% de la recaudación (65), aparte de los acuerdos a que llegasen con los mercaderes sobre algún beneficio extra, y de los «rogos» que tomaban sobre las mercancías más habituales y que, al menos en Pontevedra, se habían convertido en una costumbre institucionalizada (66). Mal pagados, trataban de redondear sus ingresos de todas las maneras posibles, y en primer lugar a costa de los propios mercaderes, tendiéndoles trampas para requisarles luego la mercancía o hacerles pagar el doble por descaminados, hasta que se reguló la expedición de albalaes de guía (67); no pagando

(62) LADERO, *La Hacienda Real...*, 123.

(63) AHPPO, *LCP*, actas de las fechas.

(64) A un cambiador de Santiago que coge la fieldad de la alcabala del vino, el concejo se la retira por «non ser contioso nin aboado» ni querer dar fianzas (AM Santiago, *LCS*, f. 28 v.).

(65) LADERO, *La Hacienda Real...*, p. 29.

(66) A 29/12/1444, el juez y alcaldes de Pontevedra mandan que en lo sucesivo no se lleven más «rogos» en los diezmos que los siguientes:

—por un paño entero	2 mrs. viejos	
—por ½ paño	1 »	
—por 1 «quartilla»	1 »	
—por 1 pieza de fustán	1 »	
—por 1 tonelada de cueros (80 piezas)	6 »	(LCP, f. 78)

(67) Cortes de Valladolid 1351: «A lo que dizen que los dezmeros que por mi recabdan los diezmos de los pannos e mercadurias de los puertos e marismas, que fazen muchos desafueros e agrauios a los moradorse de los mis lugares, non guardando los puertos e pasajes do lo han acostunbrado, e que por los enganar que dexan entrar las gientes con las mercadurias en las villas sin les pedir diezmo, e que despues que diezman con ellos; e que porque non toman aluala dellos e que entran e les escodrinnan las casas deziendo que non diezmaron algunos pannos que tienen e que se les achacan e dizen que los han perdidos; e me pedieron merçed que ordenasse e mandasse que los dichos diezmeros guarden de aqui adelante los puertos en aquellos lugares do es acostunbrado.— A esto respondo que tengo por bien que daqui adelante que se faga en esta guisa: que los que ouieren a dar diezmo de las cosas que troxieren de fuera del regno, que lo diezmen en los puertos e lugares que es acostunbrado de lo dezmar, et estos que tomen aluallas delos que recabdaren los diezmos, e desque llegaren a los lugares do an acostunbrado de estar las guardas, que las muestren las aluallas a las guardas, et dende adelante que les non caten nin les escodrinnen nin

a los concejos la cantidad total por la que habían tomado la fieldad (68); echándose sobre los navíos que entraban de arribada, concertándose con los mercaderes de otras zonas para desviar sus mercancías hacia Galicia cuando el tráfico flojeaba, negándose, en ocasiones, a «recudir» al arrendador mayor alegando cargas que gravaban sobre la renta (69) y otros diversos expedientes.

Aparte de esto, los fieles de diezmos y alcabalas, la mayor parte de ellos mercaderes, se cobraban en ocasiones en especie, aprovechando al mismo tiempo para adquirir mercancías de primera mano y a menos precio «e despues caso que los vecinos... quieren conprar algunas dellas, diz que tales mercadores no se las quieren vender sino es por muchas mas contias de maravedis delo porque las conpran los dichos arrendadores...» como sucede en La Coruña en 1489, y que origina una orden de los Reyes de que «queriendo quales quier vecinos de la dicha ciudad qualesquiera mercaderias que venieren a ella por el tanto como los arrendadores las conpraren (se refieren a los fieles), sean dadas a los tales vecinos que ansi las quisieren antes que a otra persona alguna, eçepto las que ouieren e les fueren dadas en pago de sus derechos (70)».

Pero la fieldad tenía también sus inconvenientes. Sin llegar a casos extremos, como el asesinato, en 1385, del fiel de los diezmos de La Coruña y su hijo «sobre solamente tomar dos varas de paño por descaminado (71)», tenían que bregar con los mercaderes, que a veces se volvían contra ellos y contra las justicias que actuaban a petición suya. Pero Mouro, vecino de Noya, es acusado de haber descargado en Noya y vendido en Santiago unos paños sin haber pagado el diezmo; siguiendo el procedimiento previsto en el capítulo 12 del cuaderno de Portillo, el juez de Noya, a petición del diezmero, lo persigue hasta Santiago con la denuncia. Mouro no sólo niega el cargo, sino el haber siquiera descargado los paños, y se revuelve airadamente contra el juez, demandándole por difamación, «porque fazia dél ladrón, que o tomaua por injuria, a qual estimaua a duzentas coroas de ouro (72)». Juan Blanco, mercader y patrón de La Coruña, resiste armado a la justicia que intentaba registrar su casa en busca de un cargamento de aceite andaluz (73). Cualquier disposición restrictiva sobre las importaciones o exportaciones (74), cualquier acto de violencia que alejase el tráfico, cualquier interpretación ambigua de las múltiples situaciones de privilegio que se podían dar en la compleja administra-

---

lo pierdan por descaminado. Et que los que non dezmaren o non tomaren aluallas delos dezmeros en los puertos e non vinieren por los lugares do estan las guardas e las non mostraren los aluallas, que lo pierdan por descaminado aquello que troxieren, e que el dezmero, o el que lo por el ouier de recabdar, que pueda yr en pos con ellos fasta çinco leguas del lugar de la postrimera guarda e tomarle la mercaduria por descaminada, et dende adelante que gela non puedan tomar» (*Cortes* II, 10-11).

(68) Cf. quejas de los procuradores de las villas en este sentido en las Cortes de Palenzuela de 1425 (*Ibid.* 46).

(69) En 1478 los de los diezmos, alcabalas y alfolíes de La Coruña se niegan a pagar al arrendador Ruy Martinez de Carvallido, alegando razones de este tipo (AM Coruña, *Privilegios*, I/8).

(70) AM Coruña, *Cédulas Reales* 1/10 (traslado de 1799).

(71) Carta de D. Pedro Tenorio, publ. SUAREZ, *Nav. y comercio*, p. 146.

(72) AHDS. S. Martin P., 12/407.

(73) AM Sevilla, *Actas Capitulares 1473 Enero-Abril*, fol. 9.

(74) En 1507, por una prohibición de exportar madera por Vivero, se pierden, según dicen los arrendadores de diezmos y alcabalas, más de 500.000 mrs. anuales de renta (AGS-RGS-VI-1504, 14).

ción local (75), hacían peligrar gravemente unos ingresos en los que, tanto ellos como sus superiores, habían invertido su dinero de antemano.

Colaborando con sus fieles, aunque no como subordinados suyos, estaban los escribanos de las distintas rentas, que llevaban los correspondientes libros de asientos. No era raro que un sólo escribano llevase al mismo tiempo varias de estas escribanías. El cargo era arrendado, según preveía el capítulo 21 del cuaderno de diezmos de Portillo; pero a principios del siglo XVI, por lo menos en La Coruña, era ya vitalicio y venal, traspasable a otras personas, aunque contando siempre con el nombramiento real (76). Aparte de su salario, el escribano solía llevar ciertos derechos sobre la recaudación que pasaba por sus asientos, a veces en especie, que no estaban fijados con claridad (77).

*** Un impuesto militar: la «galea»**

En otra parte de este trabajo ya se aludió a esta prestación, que parece datar del reinado de Fernando III y que es seguramente uno de los antiguos y misceláneos «pechos» que desaparecieron, junto con la antigua concepción hacendística, en la segunda mitad del siglo XIV (78).

Los concejos marineros de Castilla debían prestar un servicio militar en el mar, equivalente al fonsado en tierra. Sus condiciones no estaban tan bien precisadas como en el caso de la caballería, y daban lugar a numerosos abusos. Cada villa —o varias unidas, si eran pobres— tenían que construir una galera de hasta 60 remos, equiparla, tripularla y servir en ella por un período de tiempo que, como en el caso terrestre, no podía exceder de los tres meses (79). Como el fonsado, podía ser redimido, eventualmente, por un tributo en metálico, pero los reyes las mandaron armar efectivamente en diversas ocasiones. Sus agentes trastornaban la vida de las villas, distrayendo gente del comercio y de la pesca, ocupando a los carpinteros en la construcción de aquellas

(75) En 1505 los arrendadores del estanco del vino de Muros se niegan a pagar la alcabala sobre sus ganancias, diciendo estar exentos. Hay que recurrir al Cuaderno para recordarles que no hay exención de ninguna clase en este impuesto, salvo que tengan un privilegio real en la que se les conceda específicamente (*Ibid.*, X-1505, 273).

(76) En 1507 tiene la escribanía de diezmos y alfolíes de La Coruña el licenciado Fernán Tello, del Consejo Real, y la traspasa a Gonzalo de Suesa, vecino de La Coruña. (*Ibid.*, XI-1507, 488).

(77) El escribano de diezmos y alfolíes de La Coruña, cobra, por el registro de los alfolíes, dos medidas de sal por cada navío que descargue. Ante la resistencia a pagárselas, reclama diciendo que siempre tuvieron ese derecho sus antecesores y que «segun el trabajo avya en servir el dicho ofiçio, si por este poco de provecho que en el ay no fuese, ningun escrivano avria que lo quisiese servir» (AGS-RGS-IX-1488, 525). Sin embargo, tras la orden real de hacer informe y, si procedía, ampararle en sus derechos, una provisión del Consejo de Hacienda del año siguiente dispuso que ni el corregidor ni el escribano llevasen esta sal (AM Coruña, *Cédulas Reales*, I/18).

(78) LADERO QUESADA, M. A., *Ingreso, gasto y política fiscal de la Corona de Castilla. Desde Alfonso X a Enrique III (1252-1406)*, en *El siglo XV en Castilla...*, p. 49.

(79) Carta de Alfonso XI, de 15/1/1337, «confirmando a los 'conçejos de Bayona de miñor e de la guarda de ffon de miño' las cartas que tenían dadas por su padre Fernando IV y por su abuelo Sancho IV, y en su virtud 'las galeas que oviesen a dar a la flota del Rey fuesen de sesenta remos e de mas non, nin que sirvan con ellas mas de tres meses' (RAMOS, *Crónicas... de Bayona*, p. 38, citando documentos del Archivo Municipal de Bayona)».

embarcaciones que no les eran familiares ni útiles (80). Vimos ya cómo Galicia se libró paulatinamente de su construcción, sustituyéndola por una aportación en dinero. Este tributo, del mismo nombre que la galera, vino a convertirse, en la costa, en un sustituto de la fonsadera, que se percibía al arbitrio del rey, no necesariamente todos los años (81).

Esta imprecisión creaba conflictos entre las villas y los recaudadores de los impuestos reales. Estos pretendían en ocasiones cobrar galea y fonsadera. Los concejos, por su parte, reclamaban su exención y buscaban hacer desaparecer con la fonsadera otros tributos asimilados. En el caso concreto de las Cortes de Valladolid de 1351, los procuradores exponían que los recaudadores del rey en Galicia arrendaban los «servicios» y pedían moneda a los concejos de las villas de la costa, cuando «las dichas villas [ya] sirven con galea quando la an a dar de fuero», suplicando «que non paguen los conçeios que non pagan en galea monedas nin servicios nin fonsadera». Es posible que se acogiesen como precedente a los numerosos perdones de servicios y otros impuestos otorgados a fines de 1285 por Sancho IV (82). El hecho es que el rey, dejando en suspenso este último punto mientras no muestren sus privilegios, confirma que el pagar la galea, si no exime de moneda ni servicios, sustituye efectivamente a la fonsadera (83).

Como decían los procuradores, algunas de las villas ya no aportaban ni pagaban la galea. Se trataba de los puertos del Arzobispo, exentos desde el reinado de Sancho IV, pero cuyo privilegio era frecuentemente vulnerado. Todavía en vida del rey que lo había concedido, el almirante Payo Gómez Chariño, a quien correspondía exigir esta prestación y que estaba enemistado con el arzobispo, quiso jugarle una mala pasada. Pese a la exención —pues alegaban no haber dado nunca «galea... nin otra cosa por ella»— hizo a los de Pontevedra construir una. «Et el Rey don Sancho, tanto que esto sopo, que gela mandara luego tornar. Et que la galea que estudiera y en el puerto de Pont uedra fasta que se podreçiera» (84). En 1308 Fernando IV tuvo que confirmar la exención y dar orden al encargado de recaudar el tributo de no hacerlo en los puertos del Arzobispado (85).

---

(80) Cortes de Valladolid, 1351: «E porque dizen que quando el Rey mio padre mandava armar galeas, e otrossi quando yo las mando armar et que a aquellos que las avian e ovieren de armar para levar algo para si, que les tomavan los omes de los puertos de la mar e los cohechavan. Et piden otrossi que sea mi merçed e que mande que los non prenden nin tomen nin cohechen daqui adelante». (*Cortes*, II, 70).

(81) «... mando que quando yo tomare galea en la villa o en el logar, que en ese anno que non sean tenudos de pagar fonsadera...» (*Ibid.*).

(82) De dos servicios «quel prometieron en Sevilla» quita el rey uno a Santa Marta, Ferrol, Puentedeume, Vivero, Coruña, Pontevedra, Bayona y La Guardia; de los servicios que le prometieron en Burgos, otro a Puentedeume «por razon de Galea»; «quito a los de Cedeyra la fonsadera que recabdava don Marcos, e el un seruiçio de Seuilla», y «en este dia mismo [18/12] don Aluar Nunnez quel non enbargase el conçeio dela Crunna los X mil mrs dela moneda nueva a V sueldos» (GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, ap. doc. clxvii y ss.) A 16 de Noviembre exime de fonsadera «al conçeio dela Crunna por razon que dieron una galea» y lo mismo a los de La Guardia, Pontevedra, Bayona, Betanzos, Vivero, Santa Marta de Ortigueira, Puentedeume y Ferrol (*Ibid.*).

(83) *Cortes* II, 73.

(84) Inserto en cf. de Alfonso XI a 22/8/1326 (ACS, *Tumbo C*, f. 297, en *Fueros*, 533-34). La fecha de la concesión tuvo que ser entre 1285, fecha en que todavía pagan (v. nota 82) y 1295, fecha de la muerte del rey y de Chariño.

(85) ACS, *Tumbo C*, f. 296 v., en *Fueros*, 532-33.

Los otros puertos procuraron siempre que pudieron pagar en lugar de armar la galera, uniéndose los concejos más pobres para pagar su importe —que desconocemos— entre varios (86). Al tratarse de un pecho gravitaba exclusivamente sobre los vecinos de condición llana, que trataban de evadirse alegando hidalguía. Y no afectaba solamente a los vecinos de la ciudad, sino a toda la población de su término. En 1347, algunos moradores del coto y alfoz de La Coruña se niegan a pagar el «pecho o tributo llamado galea», diciendo que son hidalgos, y obligando al concejo a ponerles un pleito, que pierden. El pago se hace finalmente por repartimiento (87).

*** Los Diezmos de la Mar y el control de cosas vedadas**

El impuesto de aduanas marítimas es una prerrogativa real, aun en los puertos de señorío (88). Ya desde antes de la fundación de las villas el rey percibe derechos específicos a las mercancías que entran en estos puertos incipientes, derechos que luego se precisan en los privilegios de fundación (89). Sin embargo, los «diezmos» (llamados también «diezma», «diezmos de los puertos», etc.) no se van a fijar como un impuesto aduanero hasta el reinado de Alfonso X (90).

Antes de seguir adelante, vamos a detenernos un momento en el concepto fiscal de «puerto». Los puertos, desde un punto de vista institucional, no eran solamente lugares abrigados y apropiados para efectuar materialmente la carga y descarga, incluso aunque se hubiese formado en ellos un núcleo de población. Eran los «logares donde se an a ayuntar las mercaderías», donde se perciben los derechos de entrada y salida, que necesitan una organización estable. El puerto con título de tal es aquel en el que se llevan a cabo estas actividades con carácter oficial. Es lo que en los documentos gallegos se llama «fazer porto», trátese del tráfico internacional o de la descarga de pescado.

Las aguas jurisdiccionales del puerto están delimitadas por unas «marcas» —balizas artificiales o accidentes del terreno— que trazan una línea imaginaria, rebasada la

(86) «Al conçcio de la Guarda... por razon que eran poures & pagaron en la galea... al conçcio de Bayona... por razon que auien pechado en la galea & si alguna cosa les auien tomado, que gelo tornasen (GAIBROIS, *Op. cit.*, I, clxvii ss.). A 4/6/1290 el abad de Oya, en una concordia celebrada con la villa de la Guardia, da al concejo de ésta «çiento quinze libras alffonssis que den o Conçello a Pero Martinez de Bayona quelle deuia por razon de Galea» (*Ibid*, docs., n.º 309).

(87) AM Coruña, *Privilegios* II/19.

(88) Derecho que no siempre era respetado en la práctica, y que todavía en 1445 Juan II recordaba: «Hago saber a vos mis contadores mayores que a mi es fecha relaçion que pertenesçiendo a mi el cargo e descargo de las mercaderias de qualesquier puertos de mis Reynos por ser derecho Real que se paga en reconosçimiento mio del Soberano Sennorio, que en algunos lugares de sennorio donde ay puerto de mar... lo cojen e recabdan... para sy aquellos cuyos son los dichos lugares no les perteneçiendo ni deviendo aver por ser derecho real e perteneçerme a mi...»(AGS, DC., lib. 3 n.º 60).

(89) Cf., por ejemplo, el de Noya de 1168: «que todos los ciudadanos de Compostela... no paguen otro pedage, que el portazgo y peage que acostumbran pagar las naves. Igualmente los extraños pagarán según la costumbre y rito de otros pueblos... del portazgo de las naves me reservo para mi y para mi fisco la mitad...» (*Fueros*, 176). V. también los de Burgo de Faro y Bayona citados en otras partes de este trabajo.

(90) «Parece que fue Alfonso X el monarca que procedió a regular y dar auge a este impuesto, aunque es dudoso que fuera su creador (LADERO, *La Hacienda Real...*, 100)». En 1255 ya se cobra con este nombre en Castro Urdiales (MANSILLA, D. *Catálogo Docs. Catedral Burgos*, nums. 704, 972, cit. PEREZ BUSTAMENTE, R., *Historia de... Castro Urdiales*, p. 46).

cual ya no se está en aguas francas, a todos los efectos jurisdiccionales y fiscales; el buque, sus tripulantes y las mercancías que transporta se hacen pasibles de todos los derechos que se cobren; por otra parte, la línea de las marcas acota una zona de asilo, dentro de la que se está, al menos teóricamente, bajo la protección de la ciudad; incluso, en algunos puertos especialmente privilegiados al efecto, a salvo de represalias legitimas.

Esta era una práctica generalizada en todas partes, y por lo tanto, no hay que tomar muy en serio los alegatos de los vecinos de La Coruña cuando, en 1520, elevan una petición al rey suplicando se supriman estas marcas, diciendo que eran un caso único en toda Castilla. Estaban entre el castillo de la ciudad y la Insua dos Corvos, donde luego se edificó el desaparecido castillo de San Diego. La línea fiscal aparece ya delimitada en un documento de 1435, donde se dispone que los de Betanzos «que descarguen en la Crunna entrando en la ysla que es entrada del puerto de la Crunna adentro e paguen los nuestros derechos; pero non entrando... de la ysla que es entrada del puerto de la Crunna por que ayan a descargar en la Crunna... que lo pueda leuar e descargar a otra parte do quisieren (91)». Dentro de ellas se ofrecía asilo a los buques que entraban huyendo de enemigos y protección a los extranjeros (92). No fueron un invento de la codicia de los recaudadores de diezmos, cuyos abusos, sin embargo, alejaban el tráfico; los navíos anclaban, a veces en posición expuesta, fuera de ellas, y fueron finalmente quitadas por orden de Carlos V (93).

Esta práctica, en contra de lo que alegan los coruñeses, no constituía un caso especial. En el vecino puerto de Betanzos seguía en vigor a fines del XV (94). Es más: el cuaderno de alfolíes de Galicia y Asturias las da por existentes y legales en los puertos del partido (95). De su carácter necesario e internacional da fe su creación en el puerto de Caminha en 1392, precisamente con fines opuestos a los que presuntamente se perseguían en La Coruña, y para delimitar bien la zona franca hasta donde podían

(91) AM Coruña, *Privilegios* II 18.

(92) 1440: Se dispone que el seguro a los peregrinos que lleguen por mar a La Coruña «se entendese... despois que os ditos seys nauios... entraren desde a Ynsoa dos Coruos adentro en todo o porto et abra desta dita villa» (AGS, Carp. 3 n.º 1, en LOPEZ FERREIRO, *H.C.*, VII ap. XXI).

(93) «De mucho tiempo a esta parte, ay unas señales que se llaman marcas, que estan puestas, la una de ellas en el muro de la fortaleza de la dicha Ciudad, e la otra señal en derecho de ella, de la otra parte del mar, encima de una peña que esta encima del camino que va de la dicha Ciudad para el Pasage. E si algunos navios e otras fustas veniendo a la dicha Ciudad para descargar en ella o para pasar adelante echan sus áncoras desde las mismas marcas adelante acia la dicha Ciudad les piden diezmo de lo que traen en los dichos navios e otras fustas, e que para ello tienen puestas guardas, a fin de cohechar a los que asi pasan de dichas marcas. E que por esta causa muchos navios que no saben de las dichas marcas pasan adelante de ellas e por ello son fatigados e molestados e cohechados, e otros que lo saben, aunque llegan con tormenta, no osan pasar de las dichas marcas, e estan en lo bravo de la mar a mucho peligro de sus personas e haciendas, de que Dios nuestro señor es deservido... e nos fue suplicado e pedido por merced mandasemos quitar las dichas marcas, *pues no las hay en ningun otro puerto de mar destos nuestros Reynos*. E nos... vos mandamos que hagays quitar las dichas marcas... con tanto que quando alguna cosa descargaren de los dichos navios e otras fustas, paguen sus derechos conforme a las leyes de los cuadernos» (AM Coruña, *Privilegios*, IV 43).

(94) En 1480 «tyenen otro preuillejo por donde se deuide e señala el limite del rio e puerto de la dicha çibdad» (AGS-RGS-V-1480, 233).

(95) Capitulo (10): «... que ninguno no pueda descargar de un navio en otro ninguna... sal... dentro de las marcas de los dichos puertos e rias acostunbrados de cada una de las dichas villas e logares...»

internarse los buques sin pagar (96). Dentro de ellas, pues, era donde se percibían los diezmos de la mar y los diversos derechos portuarios.

La primera ordenanza documentada sobre este impuesto son unos capítulos de las Cortes de Jerez de 1268, desgraciadamente mutilados en su comienzo (97). En ellos se regula la carga y descarga de mercancías a escala general para el Reino, con la intención de evitar las fugas por dispersión y de hacer controlable este tráfico por unos pocos «veedores» reales, que se destinan —por parejas, salvo en los puertos menores en los que sólo hay uno— a controlar la entrada y salida de mercancías, teniendo a la vista el albalá que en su día había solicitado el mercader y en el que se detallaba la mercancía autorizada a exportar; tenían que asistir a la carga y descarga de la nave, comprobando que el cargamento era el correcto. Su función no era tanto el cobro del impuesto como el control de la balanza de pagos: las importaciones debían compensarse con las exportaciones y viceversa, según las concepciones de la época, y los eventuales desequilibrios debían de subsanarse: si el mercader sacaba en la práctica más de lo que figuraba en el albalá, se podía hacer una ampliación de éste; se buscaban nuevos fiadores para el exceso de mercancía y el veedor extendía carta sellada autorizando la exportación. Si, por el contrario, traían de fuera menos de lo que habían sacado, debían comprometerse a introducir la diferencia en el siguiente viaje, dando también avales al efecto. De no hacerlo, avales y mercaderes pagarían el doble del valor de esa diferencia. En el caso de importar un exceso de mercancía el excedente a su favor se les dejaría sacar franco la próxima vez. Los veedores tenían la obligación de informar de estos reglamentos a los patrones de las naves forasteras; toda infracción era castigada con el arresto del buque y el encarcelamiento del patrón. Pero, si éste podía demostrar que no había sido debidamente informado, la pena recaía sobre el veedor negligente.

Los puertos que en Galicia se abren al tráfico exterior en este momento son Ribadeo, Vivero, Betanzos, La Coruña, Santa Marta de Ortigueira, Cedeira, Ferrol, Bayona, La Guardia y Tuy, para un comercio de carácter general; los tres puertos que el Arzobispo tiene entonces —Padrón, Pontevedra y Noya— no parecen tener en esos años más exportación que la de pescado y sain, aunque se instalan también veedores en ellos.

El Ordenamiento de Jerez sigue vigente en 1281, en que un privilegio de alcance general, que hace referencia a él, amplía nuestra información sobre las condiciones que faltan en el documento mutilado, y hace algunas modificaciones de detalle: el privilegio está dirigido a los mercaderes extranjeros, que tendrán que atenerse, en lo que respecta a la compensación entre importaciones y exportaciones, a las condiciones ya examinadas; el pago del diezmo tendrá que hacerse en moneda de oro: «segunt nuestro ordenamiento» no se admite el pago en plata. Los registros, controles aduaneros y pago del impuesto se harán solamente en los mismos puertos donde se realice la descarga, y donde, además de los veedores anteriores, vemos ya a unos recaudadores llamados dezmeros; éstos les expedirán el correspondiente albalá certificando el pago, que les bastará, junto con una declaración jurada, para los sucesivos controles que tengan que

(96) «por que nom ha hi porto franco deuisado por marcos çertos... que ataa hi stando nom paguen dizima nem encoragem... Teemos por bem... que... ponham em elle marcos çertos e façam diuisoões... e... que ataa as ditas diuisoès e marcos seia porto franco...» (ATT. *Chanc. D. João I*, l.2, f. 66, en *Descobrimentos* I-sup, n.º 53, p. 72).

(97) *Cortes*, I, 74 ss.

pasar en el interior del país. Los fraudes serán castigados con prisión y decomiso de la mercancía del responsable, sea el dueño o su factor. Los mercaderes quedan exentos del pago de diezmo por retales de telas y prendas de vestir para su uso o de su familia, y de algunos artículos de mercería y quincallería, siempre que sean en cantidad limitada y destinados a uso personal o regalos, estando también francos de portazgo por sus personas en todo el reino (98).

El ingreso de estas rentas en las arcas reales se hacía en forma bastante irregular, tomando el rey cantidades cuando las necesitaba, a cuenta del total que iban cobrando sus «aportellados» situados en los puertos.

En algún momento a lo largo del siglo XIV, los diezmos de la mar se convirtieron en una renta arrendada. Vimos más arriba las condiciones generales de estos arrendamientos, y nos detendremos en las especiales de los diezmos y en las novedades que aparecen con este nuevo sistema de cobro, y que tal vez no derivan específicamente de su introducción, sino de una evolución que se había ido produciendo desde finales del siglo XIII.

Los diezmos son el impuesto aduanero propio de la fachada norte del litoral castellano; en Andalucía se cobraba el almojarifazgo. Su área de percepción se divide en dos sectores fiscales: el de Castilla (excluido el señorío de Vizcaya) y el de Galicia con las Cuatro Sacadas de Asturias. La diferencia fundamental entre ambos es que, si en el sector castellano todos los puertos tienen aduana, en Galicia se canaliza el tráfico exterior, como antes, por unos puertos específicos. En estos puertos los diezmos se superponen a cualesquiera otros derechos de entrada y salida de mercancías que existiesen, y recaen sobre las que circulaban hacia o desde territorios ajenos a la Corona de Castilla, incluida Vizcaya.

Las principales fuentes directas para su estudio son el ya citado cuaderno de arrendamientos de Portillo de 1452 y un amplio fragmento de otro del año 1397 o poco antes, inserto en una carta de Enrique III al concejo de La Coruña, incluida a su vez en una confirmación hecha por Juan II en 1408 (99). El documento coruñés, poco conocido, es de un extraordinario interés por su fecha y porque probablemente (habla de «condiçiones nueuas») está recogiendo el primer cuaderno de arrendamientos de la «familia» de Portillo, del que es un antecedente directísimo. Los artículos que se insertan, referentes exclusivamente al movimiento de mercancías, se corresponden textualmente y salvo muy pequeñas variantes con el posterior (100), dándonos una imagen de los puertos gallegos que ya a finales del siglo XIV era la misma que a mediados del XV. A partir de este documento —que llamaremos el cuaderno de Tordesillas— y del de Portillo, estudiaremos a continuación el funcionamiento de las aduanas gallegas hasta el siglo XVI.

A lo largo del siglo XV se fueron produciendo algunos cambios en los puertos privilegiados. En la costa del Arzobispado, la activa repoblación a que dio lugar el auge de la industria pesquera hizo necesaria la apertura al tráfico de algunos puertos secun-

(98) RAC. *Colección de Cortes*, XI, f. 325, publ. *Memorial Histórico Español*, V. 2, pp. 29 ss.

(99) Tordesillas, 2 de Mayo de 1397, incl. en cf. dada en Valladolid, a 24 de Noviembre de 1408. AM Coruña. *Privilegios*, III/30.

(100) El rey los envía al concejo de La Coruña en respuesta a unas aclaraciones que pidieron los vecinos sobre estas condiciones. No se tratan los capítulos que se refieren a las condiciones de arrendamiento.

darios. No conocemos en qué fecha ni por qué vías se les dio el privilegio de carga y descarga, pero en 1435 unos de la ría de Vigo – Redondela, Vigo y S. Payo de Lodo (Pontesampayo)— figuraban entre aquellos donde se percibían diezmos, aunque con carácter esporádico (101). En la ría de Arosa, donde más falta hacían, permanecieron, como vimos en un capítulo anterior, obstinadamente cerrados, pues su apertura significaba un golpe mortal para Padrón; tampoco había derecho a carga y descarga en los más septentrionales, aunque había un tráfico semiclandestino con las naves en tránsito (102). Neda disfrutaba de él desde 1339, si hemos de creer un privilegio algo dudoso con que se respalda posteriormente (103); pero seguramente se trataba sólo de una extensión física a ese puerto del movimiento del de Ferrol. En el cuaderno de Portillo, los puertos autorizados son solamente Ribadeo con Navia (la puebla de Navia, aunque en plena costa asturiana, es un apéndice de Ribadeo, y ambas de señorío de los Villandrando), La Coruña, Betanzos, Muros, Noya, Padrón, Pontevedra y Bayona. También lo es Vivero, aunque no figura en el cuaderno por no entrar en ese arrendamiento. Las plazas fronterizas y puertos fluviales de Tuy y Salvatierra, aunque no reciben la categoría de «puertos» propiamente dichos, se incluyen también entre los puntos de percepción de diezmos de la mar.

En los revueltos años 70, algunos nobles intentaron usurpar los diezmos en los puertos ya existentes, o desviarlos hacia los suyos, abriéndolos ilegalmente al tráfico. Diego de Andrade tomó los diezmos de Betanzos y abrió los puertos de Fontán y Sada (104) y Pedro Pardo de Cela hizo lo mismo con los suyos de Masma y Bares, dos lugares con excelentes condiciones, pero que se encontraron con la encarnizada resistencia de Vivero y la orden real de cerrarlos (105).

Entre 1469 y 1474 imperó en toda la corona de Castilla la anarquía más total con respecto a los impuestos de tránsito y a sus puntos de percepción: tras la autorización de varios nuevos derechos por Enrique IV, y el efecto de rebote que consistió en la evasión de pagar hasta los más elementales (106) por parte de los contribuyentes y en la proliferación de aduanas y portazgos ilegales, se volvió en 1480 a la situación ante-

---

(101) «Porto do mar.— Estos son os portos: Vigo, Redondela, San Payo de Lodo, Pontuedra, Padron, Noya, Muro» (AHDS. *Reg. B. y Rentas*, f. 66 v.). Entre los medios diezmos que percibe el arzobispo están «la meytad de los diesmos del porto de Redondela e de Vigo quando se faze» (*Ibid.*, f. 31). En el pleito entre La Puebla y Padrón, los vecinos de La Puebla piden tener derechos de carga y descarga «como lo fasian e fasen en los puertos de las villas de Muros e Noya e Pontevedra e Vigo e Redondela» (AGS-RGS-I-1480, 148). Pero se trata de una especie de delegación fiscal de Pontevedra, que sigue manteniendo la única titularidad para la zona en los documentos oficiales.

(102) ACS. Cuentas de J. F. de Canas, en LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 105 ss. AHCB. *Lletres Closes*, VI-3 (1433), de buques mediterráneos de la carrera de Flandes en Muxía y Cee.

(103) Privilegio de 12/9/1339, publicado por E.C.A. en *Galicia Pintoresca*, «El Ideal Gallego» 8/9/1922. Es el traslado de una confirmación de 1746 y su autenticidad es discutible (V. *supra* pp. 82-83).

(104) «Diego de Andrade e su muger e otros por su mandado e favor, toman por fuerça la jurdiçion de la ria de Betanços... e que la han atribuido por fuerça la jurdiçion de la ria a los sus logares de Fontana e Sada... e que ally han fecho e fazen carga e descarga e que el alçar e diesmos que se fasen en la dicha ria... los toman e lieuan por fuerça» (AGS-RGS-V-1480, 235).

(105) AGS-RGS-VI-1478, 73.

(106) «Muchas son las querellas que de cada dia nos dan los... mercaderes... desde el dicho anno de sesenta e quatro en que se comenzaron los mouimientos en estos nuestros reynos... de que fueron eso mismo inpuestas e introducidas algunas imposiciones e nueuos derechos en algunos

rior: los puertos de carga y descarga volvían a ser los fijados en el cuaderno de 1452 (107), a los que se agregaban algunos que, entre esa fecha y 1464 habían obtenido su estatuto. En efecto, si la disposición de 1480 prohíbe la apertura de nuevos puertos, pocos años después nos encontramos con que, aparte de los mencionados, Santa Marta, Cedeira, Neda y Ferrol habían recuperado la condición de puerto que les daba el Ordenamiento de Jerez y tenían, por lo menos, un pequeño tráfico con el extranjero (108).

A estas restricciones, justificadas en el capítulo 3 del cuaderno de Portillo como una medida para poner coto al contrabando, se tienen que ajustar los mercaderes, que, a la hora de cargar para el exterior, deberán hacerlo por el puerto privilegiado en cada zona, provistos del correspondiente albalá de los arrendadores. El rey se reserva sin embargo la facultad de autorizar la carga y descarga en otros puertos, sin que los arrendadores perjudicados puedan exigir descuento. Los arrendadores pueden y deben asegurar el control del litoral a su cargo con todos los medios a su alcance (Portillo 4), que en la práctica no eran muchos. Pese a su margen de beneficios netos, debían de tener grandes pérdidas, pues es fácil imaginar la actividad del contrabando marítimo en nuestras costas poco accesibles y mal vigiladas. En este cuaderno, como en el de Castilla de 1447 (109) se deploran «las grandes encubiertas» que siempre se hicieron en los puertos gallegos, que servían de plataforma para un cabotaje clandestino a lo largo de toda la costa cantábrica. No tengo noticias de que hubiera una vigilancia en el mar: los que se preocupaban directamente de estos fraudes eran los fieles, en su mayoría mercaderes y artesanos que tenían otras cosas que hacer y solamente criados comunes a su servicio; cuando querían ayuda armada tenían que recurrir a la justicia ordinaria.

Cuando llega un navío a cualquier puerto, aunque no sea de los autorizados, y aunque en principio los mercaderes de a bordo no tengan intención de vender, debe someterse a registro del fiel-arrendador local y del escribano del diezmo. El patrón debe notificarles su llegada, en caso de que la escala dure más de un día, y darles autorización para subir a bordo (Tordesillas, Portillo 5). Si les niegan el acceso e impiden el registro, perderán buque y cargamento. En los dos días siguientes a la entrada en puerto, el escribano del diezmo asentará en su libro el detalle del cargamento del buque, comprobando su veracidad, y que cada partida esté debidamente cubierta por el correspondiente albalá. El procedimiento inverso se daba a la salida, en que el buque tenía

---

puertos de la mar por cartas e licencias del sennor rey don Enrrique nuestro hermano... pero esto todo no ha bastado para escusar que los dichos derechos e cargos e descargos e almojarifazgos e diezmos e portadgos... no se pidan ni lleuen, e... se ha seguido... grand agrauio delos... mercaderos e mareantes...» (Cortes de Toledo, 1480, cap. 90, en *Cortes*, III, 172).

(107) «... mandamos e defendemos que de aqui adelante no... se fagan cargas ni descargas en otros puertos de la mar ni en otros lugares, salvo en los que antes se fazian, ni se pidan ni lleven [imposiciones por mar ni por tierra] mas delas que fueren dadas o puestas e introducidas desde mediados del mes de Setienbre del dicho anno de sesenta e quatro a esta parte... Que todos los concejos e quales quier universidades e personas singulares que tienen o pretendieren aver derecho... de fazer en algunos puertos de mar carga e descarga e auer e leuar otros derechos por mar, o poner guardas en ella, o otra qual quier imposicion desde antes del dicho anno de setenta *(sic)* e quatro, envien o traigan... las cartas de preuilejios e quales quier titulo que tengan... [para confirmar o revisar]...» (*Ibid.* 174-175).

(108) AGS-RGS-VII-1494, 114.

(109) AGS. EMR, 3/3.

que sufrir un nuevo registro, pagando el doble del diezmo correspondiente a las mercancías que se echasen en falta sin justificante.

El procedimiento era enormemente engorroso; suponiendo que realmente se aplicase, y que los diezmeros no se contentasen en la práctica con una declaración jurada y un vistazo a los albalaes, suponía revolver de arriba abajo, por dos veces, la estiba del buque, lo que llevaba un tiempo considerable. Es muy verosímil que, como sucedía en Barcelona y Valencia, el control se hiciese en tierra, teniendo en cuenta solamente las mercancías que se descargaban, y teniendo la nave bien vigilada a vista para prevenir movimientos sospechosos. Las penas por la introducción o saca de mercancías «descaminadas», aparte de las multas del doble que se aplicaban a casos relativamente veniales, podían llegar al decomiso de la mercancía y del buque. La mercancía quedaba de propiedad de los arrendadores y pasaba al activo de la aventura a que se habían expuesto al hacerse cargo de la renta. El navío, inmovilizado por el expeditivo procedimiento de quitarle las velas y a veces el timón (110), pasaba a ser propiedad de la Corona; una vez secuestrado por las justicias se daba parte al rey en un plazo de 30 días o se abonaba su valor a la hacienda real (Portillo, 2).

Una situación afín, que se daba sobre todo entre los gallegos en sus propios puertos, era la de los diezmos cuyo pago quedaba pendiente. Ni el cuaderno de Tordesillas ni el de Portillo indican cuándo debía hacerse efectivo el pago del impuesto. Seguramente no al momento, si hemos de orientarnos por registros similares de otros países. Es muy probable que, al menos los mercaderes vecinos y los de frecuentación muy habitual tuviesen una cuenta abierta y efectuasen los pagos diferidos y en conjunto. Pero todo tenía un límite, y a veces había que recurrir a denuncias y otros medios más drásticos. En 1411, los arrendadores de Galicia obtuvieron una orden real para obligar por la vía ejecutiva a los vecinos de La Coruña a pagar 33.000 coronas de oro francesas que les debían de diezmos de la mar del período anterior, además de 200.000 mrs. de las costas. Ya anteriormente se les había enviado otra carta real reclamando el pago, en virtud de la cual el corregidor de Vivero había apresado en este puerto una nao coruñesa, cuyo patrón, tripulación y mercaderes habían ido a dar con sus huesos a la cárcel, realizando además embargos de bienes de otros vecinos. Al no quedar saldada la deuda, se dio orden de ejecución en bienes y personas de los jurados y hombres buenos del concejo, en representación de sus convecinos, hasta que se pagase (111).

Hecho el pago, o al menos cargado en cuenta, el diezmero extendía, para las mercancías que se exportaban o para las que seguían su camino tierra adentro, un albalá de guía, justificando haber pagado los derechos; este documento dejaba paso franco al buque para seguir viaje, y, en el caso de la circulación interior, cubría legal-

(110) Era el método más sencillo y universal: lo emplea en Pontevedra el juez Goterre Falcón para detener un navío portugués (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1519, ff. 29-29 v.); lo padecen algunos patrones gallegos culpables de diversas infracciones en Valencia (1411: el Batlle General ordena al guardia del Grao «que de continent et de fet desembarguets et tornets les veles de la barxa d'en Fernan Sanchez de Burgos [gallego], no contrastant qualsevol manament nostre en contrari» (ARV B-248, f. 263 v.), en Arnemuiden, al patrón de la *Santa María del Camino*, al que «ilz avoient fait arrester son dit navire a la Mude, fait exporter les voiles et le metre au secq en telle fachon quil estoit en dangier et faillie de se gaster et perdre» (GILLIODTS, *Estaple*..., 494 ss.) y en Viana do Castelo, donde a un pequeño navío gallego le quitan ademas «hum trinquete novo, e hum peltre novo, e as cordas do masto» (ACM Viana, *Foral Grande*, f. 93 v.).

(111) AM Coruña *Privilegios* III/29, 35; BRAG-CDH I, 32 ss.

mente a las mercancías ante los diversos controles viarios. El albalá tenía que presentarse en el puerto de destino, justificando la procedencia de los artículos que se detallaban en él.

Los cuadernos de Tordesillas y Portillo siguen tratando otras cuestiones relativas ya a los casos particulares. Las naves de cualquier nacionalidad que hagan escala en los puertos gallegos y asturianos procedentes de Inglaterra, Francia o Flandes, y con mercancías de mercaderes portugueses, andaluces y «de mar de Levante» —es decir, la gran ruta Levante-Poniente, cuya clientela había interés por conservar en la escala coruñesa— gozaban de un antiguo privilegio, no pagando diezmo más que por las mercancías que lleguasen efectivamente a vender (lo usual era pagarlo por el simple hecho de descargar y abrir los embalajes), llevándose de vuelta lo que no hubieran vendido, sin pagar nada ni ser sometidas a registro y pasando con una simple declaración jurada sólo cuando los diezmeros la exigiesen; ambos cuadernos insisten de nuevo en este privilegio al referirse al tráfico de alumbre y especiería (Tord., Port. 8).

El tráfico entre los puertos de la Corona, exento del pago de diezmos, debía realizarse bajo caución. El mercader debía dejar un fiador u obligarse con sus bienes a no descargar en puertos extranjeros y a volver con un justificante de los recaudadores del puerto de descarga, o en su defecto de un escribano público, certificando que las mercancías se habían descargado efectivamente en aquel puerto. Esta exención no afecta a los paños de lana; considerándose a priori extranjeros todos los que lleguen a Galicia por mar, habrán de pagar diezmos aunque procedan de puertos de la costa cantábrica o de Andalucía. Las mercancías del tráfico interior quedan así, en los dos cuadernos, divididas entre «pescados, paños y otras mercaderías» (Tord.) y «paños» (Portillo), eximiendo de diezmo entre éstos, a los picotes, de fabricación inequívocamente nacional. Incluso pagarán, en las condiciones usuales, los paños de lana que lleguen en los —por otra parte privilegiados— navíos de la carrera de Poniente.

Una disposición que aparece en Tordesillas pero no en Portillo es la mención a las franquicias —no especificadas— de que gozan los efectos navales que entren en Galicia procedentes de los puertos del Norte de Castilla.

Una disposición final que aparece en el cuaderno de Tordesillas, añadida como postdata, regula la exportación de pescado que, de hacerse dentro de los reinos de la Corona, deberá justificarse con un albalá expedido por un escribano público en el puerto de descarga, para asegurarse de que no pasaron al extranjero beneficiándose de la exención de diezmos del tráfico nacional. Otra disposición de tipo comercial que aparece solamente, como innovación, en el cuaderno de Portillo, es el sellado obligatorio y gratuito de las piezas de paño importadas, realizado por los diezmeros. Los paños enteros y los fustanes, en su futura circulación, deberán ir siempre respaldados por el sello y por el albalá de guía.

El diezmo se cobraba incluso a los buques que entrasen de arribada, y esto era verdaderamente abusivo; algunos, por no hacerlo, preferían correr peligro de naufragio o apresamiento quedándose fuera del puerto. Era perfectamente legal obligar a pagar en los casos en que los mercaderes de una nave con vía de agua y la bodega inundada —avería de la que padecían especialmente las embarcaciones medievales— sacasen urgentemente a tierra un cargamento valioso que corría peligro de mojarse. Sancho IV hizo realmente una concesión especial y muy generosa cuando eximió del pago del

diezmo en estas condiciones a las mercancías de los vecinos de Santiago (112). Lo mismo sucedía cuando se descargaba para calafatear, despalmar o efectuar otro tipo de trabajos de mantenimiento. Estas condiciones prevalecieron durante toda la Edad Media, aunque en la práctica se fueron suavizando. A fines del XV no se solía cobrar diezmo por descargas de este tipo si la mercancía no se había desembalado y expuesto a la venta, aunque los casos de abuso seguían siendo frecuentes (113). En Abril de 1494, por una orden de los Reyes Católicos esto, que antes era un rasgo de buena voluntad, se convirtió en una norma obligatoria, prohibiendo a los diezmeros de todos los puertos del reino cobrar derechos de aduana a los buques de arribada (114)... aunque meses después los recaudadores de Muros demostraban el poco caso que hacían de ella, embargando las mercancías de unos burgaleses que, mojadas por una vía de agua, se habían sacado a tierra y extendido en el puerto a secar (115).

No se conservan más capítulos del cuaderno de Tordesillas. Siguen, en el de Portillo, un par de ellos dedicados a los problemas del contrabando. En vista de que éste es descarado, se faculta a los arrendadores para que pidan a las autoridades municipales que hagan pesquisas y registros en caso de sospechas. La mercancía ilegal que se encuentre pagará triple diezmo. Es significativo el que se prevea y penalice la negativa de jueces y alcaldes a realizar estos registros; casi todos ellos eran mercaderes de profesión y tendrían, como el resto, complicidad en el matute, pudiendo además obstaculizar la pesquisa alegando la inmunidad del domicilio de los vecinos. Por otra parte, ante las maniobras de los diezmeros gallegos para desviar hacia sus puertos el tráfico burgalés de Flandes, se establece que la mercancía castellana que entre por Galicia se reexpida a Castilla por tierra, por rutas fijas, pagando el diezmo a cogedores del distrito fiscal de Castilla al llegar al puerto de Rabanal, en lugar de hacerlo por mar a lo largo de la costa, que era el procedimiento habitual y menos susceptible de vigilancia. En cuanto a la frontera de Portugal, los puntos de pago serán no solamente los puertos de mar, sino todos los pasos fronterizos, fluviales o terrestres. Es una frontera ingrata para los arrendadores: las infiltraciones en ambas direcciones son casi incontrolables, y los portugueses, mientras no perdonan el pago de sus diezmos a los castellanos, lo eluden siempre que pueden en la frontera gallega; los arrendadores tendrán que asumir el hecho a beneficio de inventario, intentando cobrar siempre que puedan.

Vienen a continuación las exenciones. En el cuaderno de Portillo aparecen solamente dos: la que disfrutaban los vecinos de Bermeo (vizcaínos y por lo tanto fuera de

(112) Cf. *Fueros*, p. 428.

(113) En Diciembre de 1488, el concejo de La Coruña y los representantes de los hombres de mar y mercaderes de toda Castilla protestan contra los diezmeros de esa ciudad que, si los barcos que entran de arribada por mal tiempo o huyendo de corsarios, pasan las marcas y descargan y varan los navíos para reparaciones, los prendan, y, en el caso de que no estén dispuestos a pagar, no les dejan adentrarse más allá de las marcas, con el consiguiente peligro. Se da orden de que en caso de emergencia les dejen pasar dentro del puerto, descargar y varar, salvo en caso de que estén seguros fuera de las marcas «e se pudieran reparar e adreçar e garafetear» (AGS-RGS-XII-1488, 163). En 1493, también en La Coruña, llegan a cobrar el diezmo al dueño de unas mercancías apresadas en virtud de carta de marca, *después* de haberle sido incautadas y descargadas en el puerto por el titular de la carta (AGS-RGS-IX-1493, 97). Hay que decir que los Reyes ordenaron inmediatamente a los diezmeros restituir el importe cobrado.

(114) Carta de 4/4/1494 prohibiendo cobrarlos a las naves vizcaínas (AGS-RGS-IV-1494, 377) y a continuación a las de todo el reino (*Ibid.*, 376), dirigidas a todos los puertos con aduana.

(115) AGS-RGS-XI-1494, 101.

este sistema fiscal) en virtud de un privilegio que tenían, de no pagar diezmo por los productos alimenticios que comprasen para su mantenimiento, aunque sí en el caso de que lo hiciesen para revender, con un recargo del 6%. Se exime también de pago, desde esa fecha, la importación de sal, por las muchas cargas que ya pesan sobre este artículo de primera necesidad.

Otras exenciones, sin embargo bien documentadas, no aparecen en el cuaderno. En primer lugar, no figuran en absoluto los medios diezmos que, desde 1308, cobraba el arzobispo de Santiago en sus puertos; tampoco la exención de las quintaladas de los marineros, ya muy antigua en esta fecha y que siguió estando vigente con posterioridad. Los de La Coruña, en concreto, emplazaron en 1488 ante los Contadores Mayores a sus arrendadores y recaudadores, que se las hacían pagar alegando —como era cierto— que en el cuaderno de diezmos no figuraba tal exención. Los marinos coruñeses vencieron al final en virtud de una sentencia previa que se remontaba a 1360, confirmada por una carta de Enrique IV (116). Los de Betanzos estaban exentos de pago por la exportación de su vino y pescado, y por lo que importasen en el tornaviaje (117). No tuvieron tanta suerte los vecinos de Vivero y Ribadeo, que la solicitaron para sus vinos en las Cortes de Valladolid de 1351 (118). Hay que indicar finalmente que todas las villas de la Marisma habían presentado en 1345 un frente común contra este impuesto, intentando sin éxito su supresión total en las cortes de Burgos de ese año, al menos durante los períodos en que la alcabala, que todavía no era fija, se cobrase (119).

La tarifa teórica de los diezmos de la mar era, como su nombre indica, el 10%, y eso es lo que se cobra, efectivamente, en el cuaderno cuyos fragmentos se conservan (120), en 1283, en el puerto de S. Sebastián; la práctica era más compleja, pues no todas las mercancías eran susceptibles de un impuesto *ad valorem*. Así, el arrendador de los diezmos o el señor del puerto eran quienes establecían un arancel adaptado a las mercancías concretas que circulaban por él. Hay que señalar que, desgraciadamente, no se ha conseguido encontrar ningún registro de diezmos de la mar anterior a mediados del siglo XVI; en cuanto a aranceles, se conserva uno para Tuy, de finales del siglo XV, en el que se tarifa de forma conjunta todo el tráfico del puerto: diezmos, portazgo y derechos de anclaje (121). Otras referencias indirectas dan a entender que, a un nivel más bajo, entre el patrón de la nave y el fiel-recaudador local, se hacía el arreglo final, que no se parecía en nada al 10% de partida, unas veces por más y otras por menos.

(116) AM Coruña, *Privilegios*, IV/40.

(117) AGS-RGS-V-1480, 233.

(118) *Cortes* II, 73 (cap. 49).

(119) «A lo que nos pidieron merçed por razon que los mercadores de nuestro sennorio pagan las alcaualas e los diezmos e los portadgos e se sienten ende mucho, e los mas dellos quyeran dexar la mercaderia por que se non pueden mantener, e toviesemos por bien de fazer merçed a los mercadores del nuestro sennorio de les quitar los diezmos en el tienpo que andudiese la nuestra alcauala, por que los mercadores puedan andar en su mercaduria e pagar los nuestros pechos e las nuestras alcaualas. A estos respondemos que bien sauen que tanto el mester que auemos de lo que tenemos de conplir, que esto e lo al que nos dan, que lo auemos todo mester, e demas, que esto de los diezmos esta todo puesto a caualleros que an de estar prestos para nuestro seruicio» (*Cortes* I, 404, cap. 2).

(120) Publ. GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, p. iii ss.

(121) AHD Tuy, *Fondo Hospital*, Mazo I n.º 15, publ. IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos «portos»...*, pp. 23-25.

El uso era generalizado, y los procuradores se quejaban, en las Cortes de Valladolid de 1351, de esta arbitrariedad que, en su caso, consistía en dar una valoración excesivamente elevada a las mercancías diezmables (122). El caso inverso era tal vez más frecuente: la competencia entre los puertos hacía que los recaudadores entablasen entre sí una auténtica batalla de precios para atraer el tráfico, y los «arreglos» eran práctica común. En Muros, hacia 1435, el arzobispo «recabda las diesmas... aquello por que se avenieren con los de los navios; e de lo que se avienen lieva el Rey la meytad e el arçobispo otra meytad» (123). En el acuerdo de 1456 entre los concejos de Coruña y Bristol, las naves inglesas podrán acudir a comerciar, siempre que paguen al rey o a sus recaudadores los derechos acostumbrados «vel pro eis illud partium in quo racionem illorum jurum concordaveritis cum receptoribus supradictis» (124). El cuaderno de Portillo trata —sin criticar ni prohibir el uso en sí, sino su abuso— de los arreglos de los diezmeros gallegos con los mercaderes de Burgos, que llegaban a reducir el diezmo a menos del 1%; la solución que da el rey no es prohibir estos descuentos, sino, como vimos antes, desviar el tráfico por tierra, pagando el diezmo en los puertos secos. Igual sucede respecto a la política de tolerancia que se tiene con los portugueses, a los que se les deja «que paguen, de lo que han de pagar, más o menos», a pérdida y ganancia de los recaudadores (cap. 13 y 14).

Dentro de la variedad que imperaba, la práctica correcta era percibirlos, cuando eran realmente *ad valorem*, sobre el precio de costo, y no rebasar ciertos máximos. Teniendo en cuenta que la diferencia entre el precio de costo y el de venta podía frecuentemente rebasar el 100%, se comprende la protesta de los vecinos de Muros contra los diezmeros que, en 1505, «piden e demandan a los mercaderes e otras personas que cargan... para fuera destos mis Reynos pescado e sardina e cueros e otras mercaderias mucho mas diezmo de lo que son obligados a pagar e de como conpran e valen las dichas mercaderias en la dicha villa (125)».

El control de estos ingresos se llevaba en unos cuadernos de los que, como he indicado, no se conserva ninguno para Galicia. Sin embargo, podemos imaginarnos muy bien cómo eran. En el primer período, desordenados y confusos, con asientos individuales y no por buque, como aparecen en el ya citado de 1283; hacia mediados del S. XIV todavía no parecen estar normalizados, y se observa una resistencia a hacerlo por parte de los recaudadores, que se beneficiaban de la confusión (126). El registro

(122) «A lo que me pidieron por merçed por que dizen que los que recabdan las mis deçimas que fazen a los mercaderos muchos agrauios, et que les non quieren dezmar nin apreçiar las mercadorias segunt que cuestan, et que las ponen en grandes preçios mas delos que cuestan, et que les fazen grandes enbargos e detenimientos. Et que mande que segunt les costaron las dichas mercaderias, que por estas quántias las diezmen los mis dezmeros, et que non sean detenidos los mercaderos faziendo verdat sobresta razon. Et que cuando acaesçiere que los mercaderos vinieren e tornaren de aquel viaje, que paguen a mi de la ganançia la mi deçima. — A esto respondo que tengo por bien que paguen el mi diezmo bien e derecha miente, segund lo pagan en los otros puertos del mio sennorio do yo he los diezmos; et queles non fagan agrauio ninguno» (*Cortes*, II, 70, cap. 41).

(123) *Fueros*, 529-30.

(124) AM Coruña, *Privilegios* IV/39.

(125) AGS-RGS-IX-1505, 62 y *supra*, p. 122.

(126) Cortes de Valladolid de 1351: «A lo que me pidieron por merçed que tenga por bien e mande que quando acaesçiere que los mercaderos quisieren cargar sus mercadorias por los puertos, que sean escriptos por los mis escriuanos e por aquellos quelo por mi an de recabdar. Et

del diezmo, debidamente normalizado, con datos fijos y llevado por el arrendador, el escribano del diezmo y un «hombre bueno», se hizo obligatorio desde 1412, por una disposición del Consejo Real y de los Contadores Mayores, y con el fin de impedir que los importadores/exportadores lo pagasen por duplicado (127). El cuaderno de Portillo, en su capítulo 24, lo describe: se lleva directamente en el puerto, escrito por el escribano y bajo la responsabilidad de los fieles-diezmeros; las cuentas, pasadas a limpio, particularizadas o globales, van luego al arrendador mayor. En ellos figuran, como datos fijos:

—Navío y patrón
—Cargadores
—Partidas de mercancía de éstos
—Fechas de carga/descarga

No se exigen, en cambio, pormenores tan importantes como el destino o procedencia del buque y la mercancía, la nacionalidad o vecindad de los cargadores, y otros datos fundamentales de cara a posibles exenciones y estatutos particulares; probablemente se anotaban al margen, como sucede en otros registros de este tipo.

Es muy posible también que, teniendo en cuenta que los fieles-recaudadores de los diezmos lo eran también en muchas ocasiones de los alfolíes y de alguna que otra alcabala, y sabiendo que tenían que rendir todas estas cuentas a la misma persona, se llevasen en un registro común, como lo harán más tarde en ocasiones.

* * *

Al lado de las mercancías «dezmeras», que podían salir del reino sin limitación alguna siempre que estuviesen compensadas por las importaciones y se pagasen los derechos correspondientes, estaban las «cosas vedadas», cuya exportación estaba en principio prohibida, pero con las que, por autorización expresa del rey, se podían hacer excepciones. Sin detenernos demasiado en su estudio general, pues son tema ya muy conocido, recordemos que eran sobre todo los metales preciosos, amonedados o en cualquier otra forma, los caballos y armas, a los que se añadían en ocasiones los esclavos moros, los materiales de construcción, los efectos navales y buques, y las vituallas al por mayor. En suma, todo lo que podía, en tiempos de guerra, ser provechoso para el enemigo y mermar los recursos del país. Con todo, cuando un determinado material tenía una importancia vital en la economía de la región que lo exportaba, se hacía una excepción y se autorizaba su saca en todo momento. Es lo que sucede con la sal en todas las regiones salineras, con el trigo en algunas, con el hierro en Vizcaya y con la madera, como ya hemos visto, en Asturias y Galicia.

El control de estas mercancías se realizaba exclusivamente en los puertos de mar

---

los mis recabdadores queles den alualaes de las quantias que lieuan, e que, dando fiadores, que ala uenida que vengan a los puertos del mio sennorio e que paguen y todo el derecho que deuo auer por el mi diezmo, et entre tanto que los non apremien que paguen el diezmo de aquellas mercadorias. — A esto respondo que tengo por bien e mando que se guarde esto segunt que se vso e se acostunbro en los tienpos passados fasta aqui» (*Cortes* II, pp. 70-71, cap. 42).

(127) LADERO, *La Hacienda Real...*, p. 123. En la práctica sabemos que el arrendador local y el «hombre bueno» eran la misma persona.

y en los pasos fronterizos (128). Era una cuestión más de defensa que de hacienda, por lo que, aunque en un principio se encomendó a los mismos veedores del diezmo (129), pasó luego a ser competencia de unos oficiales reales, los alcaldes de sacas, que operaban en paralelo con aquéllos. Los alcaldes de sacas dependían del Almirante, lo que evidencia el carácter militar de este control (130).

La peculiaridad fiscal y jurisdiccional de Galicia se pone de manifiesto una vez más en la inexistencia de estos oficiales, tal vez como una consecuencia de la ausencia del Almirante. El control de sacas estaba directamente en las manos pecadoras de los fieles y arrendadores del diezmo y bajo la vigilancia de las justicias ordinarias, a las que se dirigen los reyes en situaciones que en otras partes son de competencia de los alcaldes de sacas: al corregidor de La Coruña, ordenándole que ponga guardas para impedir la saca de oro, plata y moneda (131); al gobernador de Galicia, corregidor de La Coruña, etc., para que dejen sacar grano a los vecinos de Rentería, y al gobernador, corregidores y demás justicias ordinarias para que hagan lo mismo con los de la tierra de Trasmiera (132). Finalmente, a todas las autoridades militares, civiles y eclesiásticas de sus reinos, y especialmente del de Galicia, para que cumplan la ley de sacas a petición de la ciudad de Betanzos, a la que perjudican los pagos en plata y oro que se hacen a los mercaderes extranjeros (133).

Tras la famosa fuga de capitales judíos por La Coruña en 1493, hecha con la complicidad de los arrendadores y del corregidor de La Coruña y Betanzos, todos debidamente sobornados (134), se empezaron a tomar algunas medidas especiales. Los reyes, hartos de enviar cartas y provisiones recordando las leyes de sacas, y de la ineficacia total de los corregidores, envían en 1495 a Galicia a uno de sus continos, comendador de Santiago, para que haga pesquisas y asuma las funciones de un guarda de fronteras, quedándose con la mitad de los bienes decomisados que le hubiera correspondido a un alcalde de sacas (135).

La alcaldía de sacas de Galicia no se creará hasta 1506, «por quanto... agora me es fecha relaçion que en los lugares e puertos e paso de los obispados de Horense e Tuy e arçobispado de Tuy e obispado de Santiago *(sic)* e de los obispados de Mondoñedo e Lugo... no hay alcalldes de sacas...», dándose el puesto al licenciado Miguel Guerrero, con carácter vitalicio, cobrando un salario con cargo a la administración local y con

(128) «Otrosi mando [Fernando IV] que en razon de las sacas de las cosas vedadas, que non sean escodrinnados nin enbargados los mercadores nin los otros omes de las villas nin otros ningunos de la mi tierra en los logares nin en los caminos por cosas que lieuen fasta en los puertos. Et en los puertos yo porné y tal recabdo e tales omes de las villas que sean abonados e lo guarden bien». (*Cortes*, I, 148, cap. 11).

(129) Cortes de Jerez, 1268: «Sy algun mercadero o otro omne fuere fallado en todos mios reynos sacando ningund auer por mar nin por tierra delos que yo defiendo, por ninguna parte fuera de los reynos nin por los puertos, synon por estos que son sobre dichos..., aquellos que lo han de veer tomen le todo quanto quel fallaren por escrito e por rrecabdo, et rrecabden le el cuerpo para ante mi». (*Cortes* I, 75, cap. 24).

(130) LADERO, *La Hacienda Real...*, p. 97 ss.

(131) AGS-RGS-III-1478, 77.

(132) AGS-RGS-VIII-1488, I y III-1494, 12.

(133) AGS-RGS-V-1480, 35.

(134) AGS-RGS-V-1493, 180.

(135) AGS-RGS-II-1495, 438.

facultad de poner lugartenientes cuyo nombramiento tendrá que ser aprobado por el Consejo Real (136).

* * *

Por lo que respecta a los otros ingresos de la Hacienda real derivados del comercio, los alfolíes de la sal han sido ya estudiados en el capítulo dedicado a las importaciones de este producto, ya que es mucho más importante el estudio de los mecanismos de suministro que de los aspectos hacendísticos, más o menos los mismos de todas las rentas arrendadas; en cuanto a las alcabalas, son un impuesto sobre el tráfico interior, en el que entraba buena parte del marítimo, pero que es imposible de desglosar. Más adelante, no obstante, se darán sobre ellas algunas cifras que pueden ser orientativas a efectos del movimiento de determinados artículos.

* * *

*** Los impuestos del concejo**

Los que recaen sobre el comercio son muy pocos. Los principales estaban en manos del rey o del señor, por lo que al concejo le quedaban como impuestos específicos suyos —aparte de cualquiera de los misceláneos que pueden pertenecer a cualquiera y que veremos en otra parte— los conocidos con el nombre tautológico de «posturas», sobre circulación de bienes de consumo (137), y, cuando salía, la sisa.

De carácter extraordinario y que, en teoría, se percibía por un tiempo limitado y con un fin concreto, la sisa era un impuesto de origen real, precedente de las alcabalas en el siglo XIII, época en que consistía en un 1% sobre las operaciones de compraventa (138). En el siglo XV el rey la ha cedido a los concejos. En Pontevedra se cobra en 1444 sobre vino, pescado y carne, y es una renta arrendada (139). En La Coruña, en 1476, los Reyes Católicos autorizan al concejo, que se queja de no tener suficientes propios con que hacer frente a los gastos de fortificación de la ciudad, a poner «ynpusiçion e sysa en las mercadurias e pescados e pannos, carnes e vinos e otras cosas que vos otros entendiesedes de la dicha çibdad para que dello ouiesedes para las cosas suso dichas...» y «para que en este presente anno o en la parte del que vos otros vierdes que es neçesario podades echar o echedes la dicha sysa e ynpusiçion en las cosas suso dichas o en qualquiera dellas o en las otras cosas que vos otros entendieredes, con tanto que esten a ello presentes las justiçias e la mayor parte de los regidores e los procuradores de los onbres buenos de la dicha çibdad... En la qual dicha sysa o ynpusiçion es nuestra merçed e voluntad que paguen todos los vesinos e moradores de la dicha çibdad e su

(136) AGS-RGS-VIII-1506, 6.

(137) Es una renta arrendada por el concejo a un «postureyro», y se conserva para Pontevedra un arancel de finales del siglo XV, muy interesante para conocer el movimiento mercantil de la villa. Grava toda clase de mercancías, su tránsito y su carga y descarga en el puerto (Publ. *Documentos... Pontevedra*, I, 220-233).

(138) LADERO, *Ingreso, gasto y política fiscal...*, p. 30.

(139) AHPPO, *LCP*, f. 71. Una nave de las que salen con pescado zarpa del puerto poco tiempo después, debiendo unos 10.000 mrs. de sisa por el cargamento (*Ibid.*, f. 74 v.).

tierra e otras quales quier personas de fuera della de qualquier ley, estado e condiçion, preheminençia o dignidad que sean solamente este dicho anno como dicho es, segund e por la forma e manera que la dicha justiçia e regidores fuere echado e repartido, e que ninguna nin algunas personas non se escusen nin puedan escusar de pagar e contribuir en ella... (140)».

La sisa, tiene, por lo tanto, un carácter ambiguo: pero aunque emane del monarca y no se pueda percibir sin su concesión expresa, al ser un impuesto que nace y muere en el concejo y que se dedica a necesidades concretas del mismo, se puede considerar, a efectos prácticos, como un impuesto típicamente municipal.

*** La fiscalidad en los puertos del señorío eclesiástico**

El sistema impositivo está claramente orientado a favorecer el comercio y la exportación de pescado de los vecinos. En los de la tierra de Santiago, el arzobispo saca la mayor parte de sus ingresos regulares procedentes de estas actividades de los diezmos eclesiásticos, por una parte, y por otra de los impuestos de aduana y tránsito que examinaremos a continuación.

De los diezmos eclesiásticos nadie estaba exento, tanto en los puertos señoriales como en los de realengo. Los pagaban los mareantes, pescadores y mariscadores por sus capturas; los barqueros de pasaje y bateleros del puerto por sus ganancias anuales; los mercaderes, artesanos, tenderos y vendedores de todo tipo, y los hombres de mar y sus naves, sobre los fletes y diversas ganancias que devengaban (141). Los señores eclesiásticos percibían también, por concesiones particulares, parte de alguno de los impuestos reales ya vistos. El caso más importante era el del arzobispo de Santiago, que llevaba la mitad de los diezmos de la mar de sus villas, concedidos por Fernando IV en 1308, y de los de Betanzos (142). En Tuy, el obispo llevaba también una parte de los diezmos que, mezclados con el portazgo, compartía con el rey y, en pequeña parte, con el Cabildo, repartidos también entre el mayordomo y el merino señorial (143). Es muy posible que durante el período que Vivero estuvo bajo el señorío del obispo de Mondoñedo los impuestos aduaneros estuviesen repartidos en forma similar. El acuerdo de 1223 entre el obispo y el concejo, arbitrado por Alfonso IX, da a entender algo parecido. «Se estipuló que... los pedidos de maravedís, portazgos y otras ganancias [se repartiesen] por mitad entre el Monarca y el Obispo y se consignaron otras condiciones tocantes a las desavenencias que pudieran surgir, comercio con los enemigos del Rey y de la Sede y otras cosas (144)». Seguramente los diezmos de la mar, impuesto mal identificado por nuestros eruditos, o el tributo que hiciese sus veces en aquellos años, estaban entre las «otras ganancias», derechos reales cedidos en parte al obispo.

(140) AM Coruña, *Cédulas Reales* I/4.

(141) Se puede ver a través de las costumbres de Noya, en las que una parte de estos diezmos corresponde al mayordomazgo (*Fueros*, 519-520).

(142) AHDS. *Reg. B. y Rentas Mitra*, f. 48.

(143) «Estes dineyros desta portaje e dicima se rreparte desta maneyra: de doce dineiros a de aber o cabildo un dineyro que ande con o mayordomadgo e outro dineyro a o de aver o merino da torre bella polo obispo, e finca asi dez dineyros que son del Rey e do bispo por medio» (AHD. Tuy, publ. IGLESIAS, *Los... «portos»...*, p. 25).

(144) DONAPETRY, *Historia de Vivero*, p. 110, cit. a VILLAAMIL Y CASTRO, *Crónica de la Provincia de Lugo*. No he podido ver ni el original de este documento ni el trabajo de Villaamil y Castro en que se cita.

El otro impuesto de tránsito, el portazgo (de mar), muestra una clara discriminación a favor de la navegación de altura y del comercio en las dos villas más activas en este sentido, Noya y Pontevedra. Están exentas de derechos de anclaje o carga/descarga las naves de los vecinos en Noya y Muros (145), aunque no en Pontevedra (146). En Padrón sólo se menciona el cobro de portazgo a los «barcos» (embarcaciones pequeñas) de los forasteros (147). En Pontevedra, cuando un navío es fletado por un vecino —y no de su propiedad— se le perdona una cuarta parte del portazgo (148). Los derechos —todavía no la alcabala— que hay que pagar por la venta de naves a forasteros recaen sobre los compradores (149).

Sobre la construcción naval no aparece más impuesto que, en Noya, el donativo en metálico que se suele dar con motivo de la botadura al sacerdote que va a «dezir o avangeo» (150), que en esa villa corresponde en parte al mayordomo; sin embargo debía de ser un uso común en todas partes.

Los derechos que gravan la pesca recaen más que nada sobre los pescados no exportables y sobre los pescadores que los llevan a la villa. Una vez más, es Pontevedra donde la fiscalidad es más pesada en este capítulo. Se puede observar en general una penalización de las capturas pequeñas y una bonificación a las abundantes; el caso más llamativo es el de los congrios: de una captura mínima de seis, el mayordomo se quedará con cuatro; pero «sy traxier mas congros, non dé mas». Los mínimos que se piden son duros para una carga pequeña, pero insignificantes para las cantidades mucho mayores que se cogían normalmente (151). Este procedimiento, como estímulo para la pesca, ha sido observado también por Mollat en los derechos que percibe el arzobispo de Rouen a los pescadores de Dieppe (152).

En cuanto a la exportación de pescado, los derechos son ligeros: en Pontevedra los vecinos están exentos y los forasteros pagan dos dineros por carga de pescado que salga de la villa por mar o por tierra (153). En Noya, los navíos que salen en invierno con el pescado pagan, solamente en la sardina, un «milleiro» por buque, cantidad muy pequeña que, en el caso de un navío bien cargado —sobre los mil milleiros— no significaba prácticamente nada (154).

La misma política proteccionista se observa en las otras mercancías, cuyos dere-

(145) En Muros, 48 s. cada uno y 8 mrs. al mayordomo (*Fueros*, pp. 521, 530-31).

(146) Hasta 100 toneles, 50 sueldos; si pasa, 2½ s. por milleiro; pinazas, hasta 8 tons., 3 s.; si pasan, 2½ s./milleiro; carabelas de la sardina, 3 s.; naves en tránsito o en lastre no pagan, salvo si sacan mercancía, pagando en ese caso sólo los forasteros. «Todo navio que quiser receber carga en la villa debe dar portage» (*Fueros*, 515).

(147) *Ibid.*, 505.

(148) *Ibid.*, 513.

(149) *Ibid.*, 514.

(150) *Ibid.*, 521.

(151) Para Padrón, Pontevedra y Noya, v. *Fueros*, 507, 515, 521; no hay derechos sobre pesca en el mayordomazgo de Muros.

(152) *La Pêche à Dieppe au XVe siècle*, «Etudes d'Histoire Maritime», Torino, 1977, p. 14. En este estudio se pueden observar interesantes paralelismos entre Dieppe y los puertos arzobispales de Galicia, con el mismo régimen señorial y la misma dedicación pesquera.

(153) *Fueros*, 515.

(154) *Ibid.* Dos ejemplos tomados entre buques de Noya: en 1459, la nao de Gonçalvo Salgado descarga en Valencia más de 954 milleiros, y la de Gonçalvo Rodrigues más de 1.710, aparte de lo que llevan en congrio y merluza, exentos de este impuesto (PEATGE, pp. 101-105 y 106-114, respectivamente).

chos pagan, en la mayoría de los casos, sólo los forasteros. Si nos fijamos en dos en particular, el vino y la sal, vemos que la introducción de sal, aparte de los derechos de alfolí que se le deben al rey, es totalmente gratuita para los vecinos en las cuatro villas arzobispales; exenta además de diezmos de la mar desde 1452, tampoco paga derechos en Padrón, donde los de mayordomazgo se cobraban con cargo a los diezmos cuando éstos se pagaban, ni en Noya y Pontevedra, dónde sólo los pagan los forasteros. La introducción de vino, como es de suponer, está algo más penalizada; sin embargo los vecinos de Noya y Muros no pagan nada por esto, aunque a finales del siglo XV y principios del XVI la venta del vino en estas villas se hace a través de un estanco (155). En Pontevedra, los vecinos pagan dos picheles o un sueldo de buena moneda por cada navío que entre con vino (156); en Padrón, «una gran cabaça» o 40 sueldos cada nao o bajel, y una «cabaça», 10 mrs. y 2 d. por pinaza (157).

Lo más duro de los impuestos recae, pues, sobre los pescadores, especialmente los de fuera de la villa, los pequeños artesanos y el comercio de corto radio. El sistema impositivo, en el que predomina el tributo fijo frente al impuesto *ad valorem* hace poco rentables —como no lo son, en cualquier caso, por otras razones— las empresas comerciales individuales y demasiado pequeñas, que deberían impulsar a mareantes y mercaderes a mover mayores volúmenes de mercadería, juntando efectivos si es necesario.

No creo que se pueda afirmar que estos impuestos hayan sido demasiado paralizantes para el desarrollo del comercio marítimo. Hay que pensar que varios de ellos se superponían, y que lo que en realidad pagaba un mercader en los puertos del señorío arzobispal eran además de los impuestos que debía al rey, el «portagen» —dentro del cual se sumían a veces el anclaje y otros derechos portuarios, y que gravitaba en la mayoría de los casos sobre los forasteros— lo que se cobrase como «posturas» municipales y algún otro impuesto menudo por servicios especiales. Era un sistema impositivo claramente proteccionista, ya que, al menos en el caso del arzobispo, el señor tenía interés en fomentar el movimiento del puerto y especialmente la importación/exportación al extranjero: de ésta sacaba las «medias diezmas», que eran lo más jugoso de sus ingresos fiscales.

La gestión local de todos estos impuestos estaba en manos del mayordomo. El mayordomazgo, al menos en el caso del arzobispado de Santiago, era una renta arrendada, generalmente a un mercader de la localidad que, en esa capacidad, llevaba el título de mayordomo (158). Como representante y administrador del arzobispo, compartía la administración con las justicias de la villa y percibía, como emolumentos, los derechos de mayordomazgo, que sacaba de las diversas rentas de cuya gestión se ocupa-

(155) AGS-RGS-X-1505, 273; LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 65-67, y VIII 103.

(156) *Fueros*, 505.

(157) *Ibid.*, 507.

(158) En 1435-37 es arrendador del mayordomazgo de Pontevedra el mercader Martín das Donas (AHDS, *Reg. B. y Rentas*, 89 v.), que en 1437 es también fiel de la alcabala del pan: «pareçeu Martin das Donnas, moordomo da dita villa, e presentou hũa carta mensajera do dito señor arçebispo... por la qual lle enbiaua mandar que posese por fiel enna alcauala do pan... ao dito Martin das Donnas e non a outro alguno» (*LCP*, f.2). A partir de esa fecha lleva el mayordomazgo Gonçalvo de Camoens, también mercader; a 26 de Junio lo traspasa al concejo, y el concejo a Gonçalvo Fiel (*Ibid.*, 9 v., 21 v.).

ba (159). Estos derechos gravaban una multitud de actividades, infracciones y transacciones, entre las que las comerciales eran sólo una parte; por lo tanto es inútil intentar sacar algo más que una idea aproximada sobre el volumen del comercio a partir de las cifras por las que se arrendaban a sus gestores (160).

*** Derechos portuarios y otros impuestos menores**

Es difícil clasificar y seguir estos impuestos por muchas razones. Son generalmente derechos señoriales y municipales, a veces compartidos, a veces mezclados con impuestos de la Corona. Cada uno de ellos, en cada puerto, tiene un régimen particular. Documentados esporádicamente, el reducido ámbito geográfico e institucional en que se desarrolla su percepción hace aún más difícil su seguimiento. Debían además de variar mucho, según los privilegios concretos de cada señor o villa, sus necesidades financieras y los servicios pagaderos que podía ofrecer el puerto en cuestión. Algunos eran efímeros, destinados a tapar un agujero en las arcas señoriales o a indemnizar por otro derecho abandonado.

Otro problema —y por eso incluyo a todos estos derechos bajo un apartado único, a modo de cajón de sastre— lo plantea el conocimiento de su verdadera naturaleza, de la realidad que había tras cada nombre. La nomenclatura de los impuestos portuarios se presta muchas veces a confusión, y éste es un problema que se da en toda la Europa medieval (161) y que sólo se puede aclarar encontrando una definición expresa en los documentos. ¿Eran el «guindagen» y el «portagen», por ejemplo, derechos que se percibían por servicios portuarios, por tránsito de buques o por circulación de mercancías? No parece que la respuesta esté muy clara ni que tenga realmente mucha trascendencia: eran ante todo expedientes para sacar beneficios al puerto, y ya sabemos cómo impuestos de tipos muy distintos podían amontonarse sobre un mismo concepto, y viceversa (162).

Hasta bien entrado el siglo XVI, los principales derechos menores que se percibían en los puertos recaían sobre los buques, por tránsito y estadía, bien en concepto de anclaje («ancoragen») que paga el buque por entrar en la zona «marcada» del puerto

(159) V. *Fueros*, pp. 504 ss., 508 ss., 518 ss. y 529 ss.

(160) En 1435, las cifras de arrendamiento de algunas de estas villas eran las siguientes: *Pontevedra:* 23.750 mrs. de blancas (14.250 mrs. de moneda vieja). *Nova:* 31.800 mrs. bl. (600 florines de oro de Aragón. *Muros:* 5.666 mrs. b. (3.400 mrs. viejos). *Finisterre:* 4.999 mrs. bl. (3.000 mrs. viejos).

(AHDS. *Reg. B. y Rentas*, ff. 89 v., 92 v., 94).

1437, *Pontevedra:* 29.994 mrs. bl. (18.000 mrs. viejos).

(AHPPO, *LCP*, f. 9 v.).

(161) En Castro Urdiales, por ejemplo, se cobra un «cayaje» que no es, como sería de presumir, un impuesto por uso del cay, sino sobre circulación de mercancías, y cuya recaudación se destina a la reparación del cay y contracay de la villa (PEREZ BUSTAMANTE, R. *Historia de... Castro Urdiales*, 107). El «keyage» que se cobra en Southampton es, en cambio, un impuesto por cargar mercancías en carros en el propio muelle (key) desde el buque, y que pagan los carreteros o usuarios de los carros (*Southampton Port Book 1439-40*, p. lxv).

(162) LADERO, *La Hacienda Real...*, p. 99.

y echar allí el ancla (163), bien como un impuesto de tránsito («portagen»), que recae sobre el hecho de su entrada y salida en el mismo. Bajo cualquiera de estos dos nombres se cobra en todas partes. El anclaje es uno de los derechos del Almirantazgo, que éste ha perdido en Galicia; generalmente lo percibe el señor de la villa o el concejo, aunque puede estar cedido a las más diversas personas físicas o jurídicas, y confundirse en ocasiones con el portazgo de mar que deben los buques (no las mercancías) por tránsito.

Examinemos los casos más significativos, para darnos cuenta de la complejidad de su régimen. En La Coruña se habla, en 1434, del «portadgo e anclaje» del puerto como de un único impuesto, y se abunda en ello en otro documento de 1506 que se refiere a «cierto tributo de portadgo que se diçe encorage (164)». La totalidad de la recaudación la llevan el arzobispo (7/11) y el cabildo (4/11) de Santiago. De este total, arzobispo y cabildo tienen que dar un 10% al monasterio de Sobrado. Además, el arzobispo entrega de su parte al concejo coruñés 24 libras anuales para reparación de murallas, en concepto de cuota de vecindad. Esta recaudación se la llevan en 1434 dos clérigos de La Coruña, uno de ellos el párroco de Santa María del Campo (165). En Padrón, donde también hay un solo «portadgo e anclaje», pertenece al arzobispo, a través de los arrendadores del alfolí, que a su vez lo subarriendan a terceros (166). En Pontevedra, las costumbres de 1434 mencionan una «portagen por lo corpo da naue» que lleva el mayordomo (167); en el XVI se le sustituye o superpone un «ancoragen» que lleva la cofradía del Corpo Santo (168). En Tuy, portazgo y anclaje parecen haber sido dos impuestos distintos. En 1370 el Cabildo cobraba un «ancorage» de 48 mrs. por navío; en 1493 se arriendan, con diversas rentas, «direytoo de *portagee*, e exsecuiçaão das sentenças, e *ancorage* e todas las outras cousas que ao dito porto perteçaãn...» a fines del XV, aparece, fundido con los diezmos de la mar, un derecho de portazgo que es claramente un anclaje: una libra de pimienta o 40 mrs. por cada «nabio que... lançar ancora de ferro». Lo cobran prácticamente todo entre el rey y el obispo a partes iguales, y el Cabildo lleva una pequeña parte (169).

El régimen del anclaje era muy variado en otros puertos que conocemos. En Bayona, el rey lo concedió al concejo en el privilegio foral de 1201 (170). En Ribadeo lo tenía el obispo de Mondoñedo desde fines del siglo XIII (171). En 1432, la mitad de los anclajes de Neda la llevaban, con otros derechos, las monjas de Santa Clara de Santia-

(163) Tuy, 1370: «qualquier navio groso que trouxese áncora de ferro... et que y possesse áncora, que pagasse por razon de ancorage... dez e oyto libras de brancos» (ACT. *Prot. N. Glez.*, f. 13). La Coruña cobra «de cada una nao de gabia que entraba en el puerto e marca» 2 coronas de oro (AM Coruña, cit. ESTRADA GALLARDO, *Viejas historias* 61, «La Voz de Galicia» 13/10/1966).

(164) V. nota 3 fol. anterior.

(165) AHDS. *Reg. B. y Rentas*, f. 94.

(166) AHPPO. *LCP*, carta del arzobispo de 18/5/1434. 1435: «Otrosi el portadgo e anclaje de la dicha villa e sus llaves que pertenescen al alfoli de la sal e mediduras del. Vale en renta cada anno tres mill e seyscientos mrs. de moneda vieja. E por este precio lo arrende yo Ruy Martinez en vuestro hombre e por vuestro poder a algunas personas çiertos annos pasados, que son de moneda blanca seys mill mrs. (AHDS. *Reg. B. y Rentas*, f. 88).

(167) *Fueros*, 516.

(168) FILGUEIRA VALVERDE, *Archivo de Mareantes*, p. 54.

(169) ACT. Prot. N. Glez., II, ff. 13, 21 v.; AHD Tuy, Fondo Hospital, mazo 1 n.º 15.

(170) Publ. PORTELA, *La Región...*, p. 176-177.

(171) VAZQUEZ SEIJAS, M. *Fortalezas de Lugo y su provincia*, Lugo 1955-1967 II, 251.

go, y la otra mitad el concejo (172). El de Cedeira pertenecía al arzobispo de Santiago (173), y los derechos portuarios de Ferrol, cuya denominación no conocemos, los percibían desde el siglo XIV los Andrade, señores de la villa (174). En Muros y Noya estos derechos no están perfilados con claridad en la documentación de que disponemos, que, a estos efectos, es una fuente de máxima fiabilidad, pues se trata de un registro de rentas. En Muros, los navíos (naos y bajeles) forasteros que realicen operaciones de carga y descarga pagan 48 sueldos; los vecinos están exentos. De esta cantidad (=384 mrs.), que pertenece al arzobispo, lleva el mayordomo 8 mrs. (175). En Noya los buques forasteros pagan dentro del impuesto general del «portagen», en el que se hacen dos grupos tarifables: las embarcaciones mayores (naos y bajeles) y las menores (pinazas y barcas pequeñas); los vecinos están, como en Muros, exentos, y los ingresos pertenecen al arzobispo (176).

Se observa, en los puertos pequeños con poco movimiento, una tendencia a mezclar los diversos derechos —portazgo, anclaje, diezmos de la mar, etc.— en un único arancel (cf. el caso de Tuy), que simplifica notablemente una administración fiscal poco desarrollada.

Las exenciones debían de ser muy numerosas. En principio, los vecinos no pagaban derechos portuarios en sus respectivos puertos. Los de La Coruña estaban exentos en todos los puertos del reino, salvo en Sevilla (177), y es probable que lo mismo sucediese con Bayona y otros puertos reales. Lo estaban también, aunque sólo en los puertos de realengo, los navíos de propiedad de vecinos de Avilés, las Cuatro Villas, merindad de Trasmiera, Vizcaya y Guipúzcoa (178).

De los restantes derechos menudos que se percibían a partir de mediados del XVI —banastería, pedraje, etc.— no hay rastros. La Real Cédula de 1498 determinando que las naves sacadas a tierra para ensebar o reparar no paguen ningún derecho se refiere seguramente a los diezmos de la mar que, como vimos más arriba, les pedían indebidamente en estas ocasiones (179). Dentro de los otros impuestos de este tipo, había el «guindaste» o «guindagen», que se cobraba por el uso de este artefacto donde lo había, y que en Vivero pertenecía hasta 1346 al obispo de Mondoñedo (180), pasando luego seguramente al concejo (181). El «tonaje» sobre la introducción de vinos y posiblemente de otros líquidos entonelados se percibía por lo menos a fines del siglo XV en Finiste-

(172) AHUS, BN *Sta. Clara* 353, f. 305.
(173) AHDS. *Reg. B. y Rentas*, f. 74.
(174) Vasco da Ponte, 423.
(175) AHDS. *Reg. B. y Rentas*, ff. 45, 63.
(176) *Ibid.*, 38 ss.; *Fueros*, 521.
(177) AM Coruña, *Privilegios*, IV/41.
(178) En 1511 se quejan de que en los puertos de La Coruña y Bayona no se les respeta este privilegio, y «cada e quando que las dichas sus naos e carauelas van a los puertos de la dicha çibdad e villa les piden que les den e paguen çiertos mrs. e derechos de anclaje, e que de hecho algunos... han sido conpelidos a lo pagar e que sobre ello los fatigan e molestan...» (AGS-RGS-VI-1511,11).
(179) RAH, *Col. Vargas Ponce*, T. XXIII, en F. DURO, *La Marina...*, 487.
(180) DONAPETRY, *Historia de Vivero*, 184.
(181) En 1374, cargando una coca para Flandes, el «guindagen» corre a cargo del patrón como una de las averías habituales en estos viajes (SAB, *Politiek Oorkonden*, I[3] reeks, 1325/4); no se trata por lo tanto, como dice Donapetry, de un tributo sobre las mercancías, que tendría que haber pagado el cargador, sino por izar las mismas a bordo, cuyo pago, según los Roles, corresponde al patrón.

DERECHOS PORTUARIOS

Fecha	Puerto	Nombre	Tarifa	Perceptor	Fuente
s. XIII a s. XVI	Ribadeo	?	«dos reales por cada navío extranjero que venga de fuera de los reinos de España»	Obispo de Mondoñedo	LANZA. *Ribadeo Antiguo*. 37
1434	Cedeira	—	6 s/ ancla echada	Arzobispo Santiago	AHDS. Reg. B. y Rentas, p. 74
fines XV	Ferrol	?	?	Andrades	Vasco da Ponte, 423
1432	Neda	«ancoragen»	?	½ Sta. Clara de Santiago ½ Concejo	AHDS BN. Sta. Clara, 353 f. 305
1434 1506	Coruña Coruña	«portazgo e anclaje» «portazgo que se dice encorage»	2 coronas de oro francesas por cada nao de gavia que pase las marcas	Arzobispo (7/11) y Cabildo (4/11). Del total el 10% a Sobrado	AHDS. Reg. B. y R. Mitra. leg. 43, f. 74-94; A.M. Coruña Cédula 5/5 1506. en Estrada Gallardo. *Viejas Historias*. «Voz de Galicia». 13.10.1966
1161 1208	B. de Faro	«portaticum»	?	½ Rey, ½ Arzobispo Santiago	ACS T.A. f. 63, 47 v.
1434	Muros	? (carga descarga)	48 s/ (=384 mrs.) nao y bajeles. Vecinos exentos	Arzobispo; de aquí. 8 mrs. al mayordomo	AHDS REG. B. y Rentas, f. 45. 63
1434	Noya	«portaje»	parece haber 2 grupos tarifables —naos y bajeles —pinazas y barcas Vecinos exentos	Arzobispo	AHDS.Reg. B. y Rentas (*Fueros* 521)
1434	Padrón	«portazgo e anclaje»	?	Arzobispo. a través alfolí sal.	AHDS. Reg. B. y Rentas. f. 88

Fecha	Puerto	Nombre	Tarifa	Perceptor	Fuente
1434	Pontevedra	«portaje»	Naos hasta 100 tons. 50 s. (=400 mrs.) si pasa. 2 ½ s/milleiro --carabelas pesca 3 s. pinazas: hasta 8 tons. 35 s.; si pasa. 2½ s./mill. Naves en tránsito no pagan Vecinos exentos	Arzobispo	AHDS. Reg. B. y Rentas (*Fueros* 515)
1201	Bayona	?	60 s./ nave, y 300 s./ a las naves francesas que no descarguen en su totalidad «porque echo las áncoras en el mar».	Concejo	SANDOVAL, publ. PORTELA *R. Obp. Tuy* 176-77
1370	Tuy	«ancorage»	18 libras de blancas (=48 mrs.) a «çualquier navio groso que trougese áncora de ferro».	½ Cabildo = ½ Alcaide de la «Torre Vella»	ACT. Prot. N. Glez. II f. 21 v.
1493	Tuy	«portage»... «ancorage» (2 rentas separadas)			ACT. Prot. N. Glez. II f. 13
fines s. XV	Tuy	«portazgo, portaje» (fundido con los diezmos de la mar)	1 lb. pimienta o 40 mrs. «navio que... lancar ancora de ferro».	Rey-Obispo-Cabildo	AHD Tuy Fondo Hospital. mazo 1. n. 15

rre, único puerto donde aparece documentado (182). No se sabe si los servicios de toaje, pilotos y otros por el estilo constituían un derecho fiscal; seguramente se pagaban directamente a las personas que los facilitaban.

*** Las rentas derivadas del comercio: algunas cifras**

Las únicas series de cifras sobre diezmos de la mar y alcabalas que se han podido obtener proceden de las que ya han sido recopiladas por Ladero en su valioso estudio sobre la Hacienda real castellana, tantas veces citado aquí; están entresacadas del total obtenido a partir de fondos de los órganos centrales hacendísticos de la Corona de Castilla.

A ellas añado algunas cifras correspondientes a las alcabalas de la villa portuaria de Pontevedra, que, de alguna forma, reflejan su tráfico marítimo, pues es visible la importancia de sus principales artículos de importación y exportación dentro del total. No se trata, salvo un único caso, de las cifras totales de arrendamiento, sino de unas cantidades que tomaba regularmente el arzobispo, por concesión real; estas cantidades se «derramaban» entre los distintos ramos alcabalatorios con un criterio proporcional a su importancia, de forma que son unos índices valiosos para calcular, aunque sea a bulto, el aplastante peso del tráfico de vino y de pescado dentro de la economía de la villa.

DIEZMOS DE LA MAR DE GALICIA Y ASTURIAS: CIFRAS GLOBALES DE ARRENDAMIENTO

Años	Galicia	Asturias
1415	195.000 mrs.	30.000 mrs.
1427-1430, al año	185.000	10.000
1431-1434, al año	241.000	12.000
1444-1450, al año	265.000	
1451-1456, al año	200.000	
1457-1466, al año	227.302	
1468	199.095	

(LADERO QUESADA, M. Angel, *La Hacienda Real de Castilla...*, pp. 124-125).

Varias observaciones saltan a la vista. La primera es la gran superioridad neta del comercio exterior gallego frente al asturiano, superioridad que no es muy impresionante, en términos absolutos, si comparamos estas cifras, que se mueven en un par de cientos de miles de maravedíes, con las corrientes de uno a dos millones y medio que se movían en los diezmos castellanos (183). Pero hay buenas razones para afirmar

(182) Lo cobra, abusivamente, a los pescadores asturianos y santanderinos por el vino que llevan a bordo para su propio consumo, y que estaba exento de él. La tarifa —o al menos lo que les hacen pagar— es en especie o su equivalente en metálico: cuatro azumbres por tonel y dos por pipa (AGS-RGS-I-1491,198).

(183) «Los diezmos de la mar de Galicia y Asturias se arrendaban en cantidades bastante exiguas, que menguaron su valor efectivo a lo largo del siglo, y es de notar que en su mayor parte correspondían a Galicia, no a Asturias... En época de los Reyes Católicos estos diezmos se arriendan juntamente con los alfolíes gallegos... Los diezmos de la mar de Castilla, eran, por el contrario, renta muy valiosa» (LADERO, *La Hacienda real*, p. 61).

que las cifras de arrendamiento de los diezmos gallegos eran bastante inferiores a la recaudación real, y que las cuentas que se mandaban a la Escribanía Mayor de Rentas estaban deliberadamente falseadas con cifras bajas, que diesen la tónica para la temporada siguiente. Aun sin contar con un fraude sistemático —que seguramente se practicaba— por parte de los recaudadores y arrendadores, había muchas evasiones por parte de los contribuyentes. Solamente unos años antes de la fecha de la primera cifra de la tabla anterior, en 1411, el arrendador y recaudador mayor le reclamaba a los vecinos de La Coruña 33.000 coronas de oro francesas (a 48 mrs. = 1.584.000 mrs.) de diezmos impagados, más 200.000 mrs. de costas (184). Aun suponiendo que la deuda se extendiese a todo el sexenio, pues se dice que corresponde a «çertos anos pasados», serían 264.000 mrs. anuales correspondientes sólo al puerto de La Coruña, frente a los 195.000 en que se arrienda la totalidad de los de Galicia cuatro años después.

Aun contando con este alto porcentaje de ocultación, las cifras dan una lectura interesante. Tienen un ritmo ascendente muy regular hasta la mitad del siglo, iniciándose en 1451 una regresión que en 1468 ha vuelto casi a la línea de partida de 1415. La curva coincide de una manera asombrosa con el desarrollo cronológico del comercio de pescado en el Mediterráneo (185). Su interpretación nos permite seguir la evolución a través de las críticas décadas de los años 60 y 70, y su probable recuperación —al compás de las demás rentas— a partir de 1480. Esta coincidencia y las bajas cifras globales con respecto a Castilla hacen pensar que la exportación de pescado —un tráfico de artículos modestos en el que no se manejan las cifras del gran comercio internacional— marcaba fuertemente el tono de las rentas aduaneras gallegas. De todas formas, a la vista de estas cifras fiscales, como de las siguientes, no hay que olvidarse nunca de las realidades: ni los mercaderes pagaban todo lo que debían, ni los arrendadores declaraban todo lo que cobraban.

ALCABALAS Y TERCIAS DEL REINO DE GALICIA:
CIFRAS DE ARRENDAMIENTO E INDICES DE RENDIMIENTO
(en doblas de la banda)

Año	Doblas	Indice	
1429	20.944	100	(Derrota de los infantes de Aragón)
1450	20.850	100	(Caída D. Alvaro de Luna)
1465	14.433	69,9	(Enajenación alcabalas por nobles)
1482	17.900	89	(Reforma fiscal RR. CC.)
1493	39.650	190	(Fin guerra de Granada)
1504	43.300	210	(Paz interior)

(Datos tomados de LADERO, *Op. cit.*, pp. 85-86).

Las circunstancias históricas que marcan estos años son válidas para el conjunto de la Corona de Castilla; en sus otros reinos, la crisis de la segunda mitad del siglo se hizo sentir aún más duramente que en Galicia (186). Siguen faltando datos para los

(184) AM CORUÑA, *Privilegios*, III/29.35.

(185) V. *infra*, parte II, cap. IV.

(186) «En Galicia... la crisis parece menor [que en otras partes] en 1465 y la recuperación más rápida. Respecto al incremento espectacular de 1493 y 1504... cabe atribuirlo a la nueva y enérgica política real hacia la región inaugurada por el viaje de los reyes en 1496» (*Ibid.* p. 88).

años de anarquía nobiliaria, en que el cobro de los impuestos se hizo con mucha irregularidad.

Hay que señalar que las tercias, que aparecen aquí mezcladas con las alcabalas, con las que se arrendaban habitualmente, no son más que una parte pequeña de la cifra total (187).

Las cifras de los cuadros que vienen a continuación nos permiten establecer una proporción aproximada entre el comercio marítimo con el extranjero (reflejado en los diezmos) y el comercio nacional, marítimo o terrestre, gravado por las alcabalas, y ver que este último es más de diez veces superior al exterior. Se observa también la enorme diferencia a favor del arzobispado de Santiago y obispado de Tuy frente al partido Mondoñedo-Vivero; no sólo por la extensión territorial, mucho mayor, sino por la importancia de los centros urbanos que comprende.

ALCABALAS Y TERCIAS DEL ARZOBISPADO DE SANTIAGO Y OBISPADO DE TUY: CIFRAS ANUALES DE ARRENDAMIENTO.

No incluye la villa de Bayona, cuyas rentas no están arrendadas y se llevan en fieldad, por lo menos hasta 1469. A partir de 1482, incluye La Coruña y Betanzos, cuyas rentas, como podemos ver, incrementan en un 100% las cifras anteriores. Obsérvese, en comparación con las de 1459, la cifra de las alcabalas (sin tercias) de Pontevedra para ese año, que significa un 7,8% del total.

Año	*Mrs./año*
1429	1.274.407 mrs.
1430	1.186.921
1431	1.215.570
1432-4	1.278.986
1439	1.458.694
1440-3	1.540.653 «mas lo que llevaba el duque D. Rodrigo»
1444-5	1.766.420
1446-7	1.662.060
1448-50	——
1451-2	1.602.562
1453-4	1.700.000
1455-8	1.738.200
1459-62	1.323.446 (Alcabalas Pontevedra para 1459: 103.250 mrs.)
...	...
...	...
1480	2.202.000
1481	2.202.000
1482	4.427.000
1483	4.665.297
1484	——
1485	——
1486	4.622.518
1487	4.716.763

(187) LADERO. *Op. cit.*, p. 61.

Año	*Mrs./año*
1488	5.106.086
1489	6.805.000
1490	5.556.772
1491	5.869.053
1492	——
1493	6.703.000
1494	6.706.000
1495	——
1496	8.257.500
1497	——
1498	9.003.000
1499	——
1500	——
1501	—— 7.569.322 disponible
1502	—
1503	—
1504	10.384.000

Fuentes: AGS. EMR. Legs. 1-93, tomado de LADERO, *La Hacienda Real...* cuadros I, II y III, y *Livro do Concello de Pontevedra.*

ALCABALAS Y TERCIAS DEL OBISPADO DE MONDOÑEDO Y PARTIDO DE VIVERO: CIFRAS ANUALES DE ARRENDAMIENTO.

El obispado de Mondoñedo tiene los puertos de todo el sector de costa de Ferrol a Ribadeo, incluido Vivero hasta 1480, en que forma un partido fiscal aparte. Obsérvese la relación entre Vivero y el resto del territorio. Este puerto, que en los primeros años de la serie concentra hasta el 98% de las rentas, va perdiendo su importancia relativa, manteniéndose visiblemente estancado mientras el resto exprimenta un incremento espectacular debido tal vez a un auge del comercio de madera con Andalucía.

Año	*Mrs./año*
1429	323.555
1430	376.688
1431	396.688
1434-4	369.535
1439	404.747
1440-3	472.247
1444-5	489.747
1446-7	513.680
1448-50	514.000
1451-2	——

Año	*Mrs./año*	
1453-4	523.000	
1455-8	526.000	
1459-62	523.000	
1463-5	523.000	
1468-9	——	
1468-70	——	
Obispado de Mondoñedo, sin Vivero		Vivero
1480	——	150.000
1481	365.000	247.000
1482	253.000	250.000
1483	349.028	266.000
1484	——	——
1485	——	——
1486	440.000	266.000
1488	512.750	266.250
1489	513.000	266.250
1490	513.000	266.500
1491	611.246	266.750
1492	——	——
1493	786.666	266.600
1494	787.416	266.500
1495	——	——
1496	855.584	266.500
1497	——	——
1498	855.584	266.500
1500	——	——
1501	—— (disp. 748.250)	—— (disp. 365.500)
1502	——	——
1503	——	——
1504	964.320	365.750

Fuente: AGS. EMR., Legs. 1-93. Tomado de LADERO, *La Hacienda Real*... cuadros I, II y III.

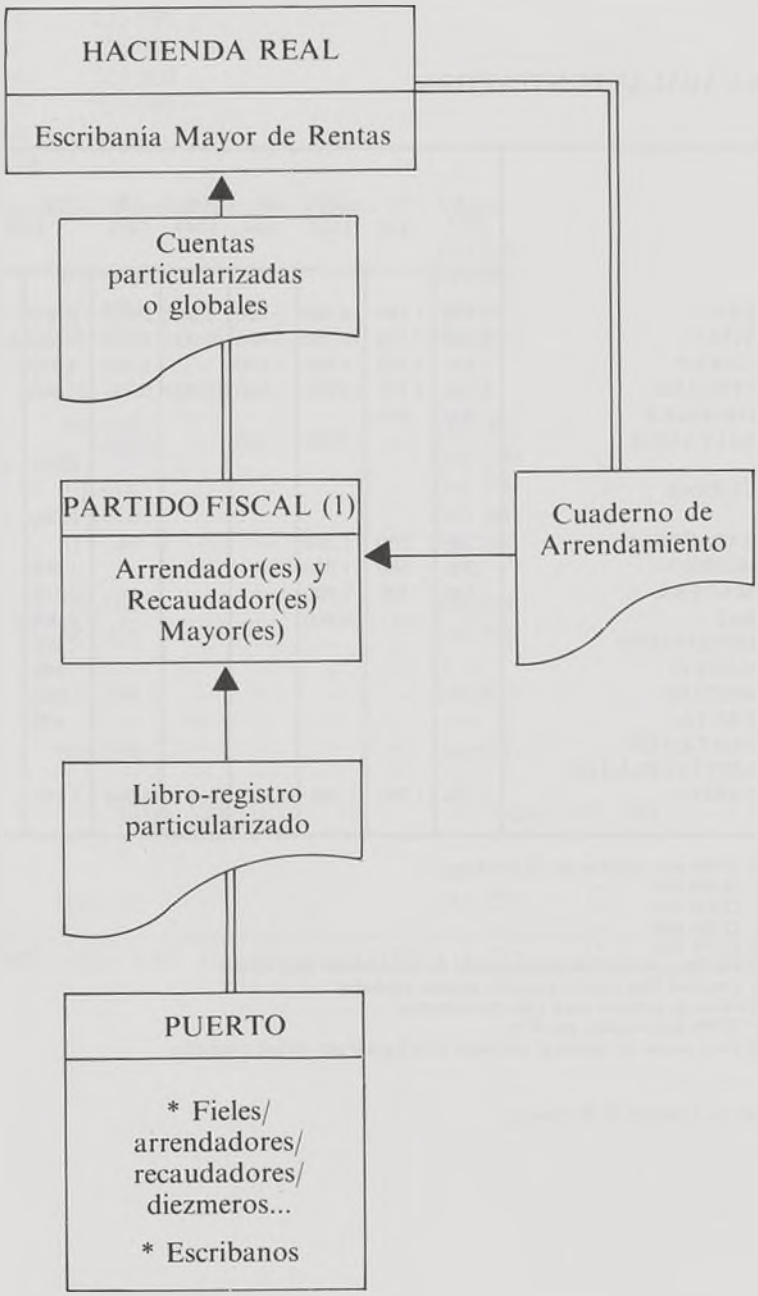
ALCABALAS PONTEVEDRA

	(1) 1437	(1) 1438	(2) 1442	(3) 1444	(4) 1449	(5) 1451	(6) 1459	(7) 1459	(8) 1460	(9) 1460
PAN	1.100	1.100	4.500	2.000	5.000	2.000	8.600	—	—	3.500
VINO	9.700	9.700	16.500	11.000	10.000	8.000	39.000	42.000	—	4.000
CARNE	2.100	2.100	4.500	1.000	—	1.000	4.250	—	3.500	1.200
PESCADO	4.100	4.100	10.000	5.000	10.000	5.331	27.600	—	28.000	3.500
GROSURA	500	500			—	—				
SALVAJINA	—	—	3.200	1.500	—	2.000				
							4.550	5.250	4.000	1.200
CUEROS	—	—	—	—	—	—				
							2.000	2.310	1.800	600
ZAPATERIA	300	300	1.200	—	—	—				
HIERRO	500	500	1.000	—	—	—	1.600	—	1.500	500
MADERA	500	500	2.000	—	—	—	1.500	—	800	200
SAL	—	—	4.000	—	—	—	8.000	—	—	2.000
HEREDADES	—	—	—	—	—	—	1.000	—	300	100
NAVIOS	—	—	—	—	—	—	600	—	300	
BESTIAS	—	—	—	—	—	—	550	630	400	100
FRUTA	—	—	—	—	—	—	650	700	—	100
PLATA (10)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ESPECIERIA (10)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PAÑOS	1.200	1.200	1.500	1.500	—	1.000	3.350	—	3.200	1.000

(1) 20.000 mrs. cogidos por el arzobispo
(2) 48.000 mrs. » »
(3) 22.000 mrs. » »
(4) 25.000 mrs. » »
(5) 19.331 mrs. » »
(6) 103.250 mrs. cifra de partida global de las alcabalas para el año
(7) Cantidad final tras las pujas de algunas alcabalas
(8) Cifras de arriendo para 1460 (incompletas)
(9) 18.000 mrs. cogidas por el rey
(10) Estos ramos no rentan lo suficiente para figurar por dichos conceptos

Libro do Concello de Pontevedra

EL SISTEMA DE PERCEPCION DE IMPUESTOS Y SU ORGANIZACION



(1) A veces, subdividido y subarrendado.

Las instituciones y realidades fiscales que en Galicia inciden sobre la actividad mercantil son, como se ha podido ver, bastante sencillas. Se pueden hacer con ellas dos grandes grupos cronológicos, divididos por el reinado de Alfonso XI, que trae como importantes novedades la introducción del monopolio sobre la sal y la alcabala, y a partir del cual se hace tabla rasa de diversos pechos y tributos arcaicos que se mezclaban con los anteriores. Cuando podemos acercarnos a la economía mercantil gallega en su período de plenitud, después de casi dos siglos de documentación deficiente, nos encontramos este nuevo sistema fiscal en pleno funcionamiento. Pocos impuestos, de contornos netamente trazados, sin esa superposición de viejos y nuevos tributos sobre el mismo concepto tan típica de los sistemas fiscales de la Edad Media, lo que evidentemente es un factor muy favorable al desarrollo del comercio.

Si nos vamos al plano de lo concreto, nos encontramos con un territorio que hacendísticamente resulta poco rentable. El fluir del dinero hacia la Hacienda de los reyes y de los propios beneficiarios del país —señores, arrendadores, concejos— se ve entorpecido por una serie de circunstancias de diversa naturaleza.

La primera de ellas es la benignidad del régimen fiscal, mucho más ligero que en otras partes de la Corona de Castilla. Esta situación de ventaja sólo se puede apreciar comparándolo con la infinita complejidad de los impuestos y su minuciosa reglamentación que están vigentes en los demás territorios (188). En Galicia, y ciñéndonos al movimiento de mercancías y navíos, no existen, como vimos, algunos de los derechos del Almirantazgo, ni hay control de cosas vedadas (que también devengaba unos derechos de saca), ni otros muchos impuestos de este tipo. Son numerosas las exenciones y privilegios; mínimos, los derechos municipales y portuarios (cf., por ejemplo, los de Andalucía). La reglamentación es muy laxa y puede decirse que, dentro de un marco elemental, se deja un amplio margen de libertad. Aparte de los impuestos inexistentes, hay otros que prácticamente se dejan perder, como la «galea», de la que los del señorío arzobispal están exentos y que los otros, arrastrados por el ejemplo, terminan no pagando. Es llamativa, dentro de la fiscalidad general, la negativa a pagar los impuestos directos («pedidos» y otros pechos): a este respecto la actitud gallega es considerada como un caso desesperado por la Hacienda real (189).

Esta situación procedía, evidentemente, de la falta de poder efectivo y directo que tenían los reyes en la tierra gallega, y que favorecía los fraudes de los arrendadores de quienes dependían para el cobro de los impuestos, así como la usurpación material de éstos por aquellos señores que no los percibían ya por concesión legal y expresa. Pero tampoco unos y otros conseguían una recaudación ajustada a la realidad. El sistema de puertos privilegiados establecido en el Ordenamiento de Jerez, pese a estar orientado a lograr un control más eficiente, tuvo como resultado convertir a Galicia en un paraíso del contrabando. Al reducirse los puntos de control y confiar en la honradez de los mercaderes para que canalizasen el tráfico por ellos, quedó sin vigilancia la mayor parte de la costa, que ofrecía innumerables pequeños puertos con óptimas condiciones para cargas y descargas clandestinas. Dentro de los propios puertos con aduanas, los fraudes en las declaraciones y las negativas y evasión de pagos pendientes en cifras tan escandalosas como algunas que hemos podido ver, eran favorecidos por los controladores

(188) Cf. especialmente los trabajos de Ladero citados al comienzo de este apartado.
(189) LADERO, *La Hacienda real...*, p. 208.

directos del tráfico, los «fieles», mucho más identificados con sus propios intereses y los de sus convecinos y consocios que con los de las personas a quienes servían.

3) *EL MERCADER GALLEGO Y SU BAGAJE: INSTRUMENTOS Y PRACTICAS COMERCIALES*

El mundo mercantil gallego es un mundo de encrucijada: en síntesis se podría describir como un comercio de tipo nórdico, pero con notarios a su disposición. En efecto, Galicia, más que ninguna otra región marítima ibérica, presenta muchos rasgos en común con el mundo comercial hanseático y todavía más con el de los comerciantes y marinos de Holanda y Zelanda tal como eran en la primera mitad del siglo XVI (190). Estos rasgos comunes, algunos de los cuales ya hemos visto en el capítulo anterior y que veremos con más detenimiento a lo largo del presente, son los siguientes:

* Gran importancia relativa del mercader-viajante, que se desplaza frecuentemente con sus mercancías, es propietario en parte del buque que las transporta y/o opera en estrecha relación con el patrón del mismo, que frecuentemente es otro mercader como él. Este tipo es característico de una fase arcaica del comercio e indica un radio muy limitado de acción *simultánea*. La mayoría de los mercaderes de Galicia dedicados al comercio marítimo, si bien pueden operar en zonas geográficamente muy distantes, lo hacen viajando ellos mismos con sus cargamentos, como lo harán los de la Hansa hasta el siglo XVI, mientras que los mercaderes italianos de una cierta entidad serán sedentarios ya desde el siglo XIV y operarán a través de factores.

* Gran identificación entre el mercader y el marino, frecuentemente fundidos en una sola persona; su actividad mercantil, a su vez, está orientada hacia la comercialización de productos del mar, a una escala bastante artesanal (caso del mercader-mareante) y cercana a los orígenes del producto. Es el tipo que representa más paralelismos con los Países Bajos del Norte, y que predomina en las Rías Bajas.

* En efectivos humanos, la cantidad tiene más peso que la calidad. Hay muchísimos mercaderes de tercera fila, medio tratantes, medio marineros, unidos por fuertes vínculos que son más de vecindad que de solidaridad gremial. El armamento de los buques está todo lo repartido que permite su mediano porte, y su cargamento se pulveriza en partidas pequeñísimas, a veces ridículas, escaseando las medianamente fuertes.

* Un sistema contable muy poco desarrollado, como por otra parte en toda la mitad Norte de Castilla; un elemento diferencial con los mercaderes del Mar del Norte y Báltico es aquí el frecuente recurso al notario; las copias de las escrituras servirán de memorandum a los interesados.

Una idea muy difundida entre los investigadores extranjeros que se han encontrado a nuestros marinos y mercaderes del Norte, tanto gallegos como vascos, en sus tratos por tierras extrañas, es la de que son unos hombres rudos, poco avezados a las sutilezas del derecho mercantil, que simplifican el papeleo porque no lo entienden, y exigen el pago en oro contante y sonante porque temen ser estafados en el juego del

(190) Aparte de la bibliografía citada al final del capítulo V, se pueden observar estos paralelismos, por lo que toca al desarrollo de las técnicas comerciales, en LESNIKOV, Mijail P., *Die Handelsbücher des Hansischer Kaufmannes Veckinchusen*, Berlin 1973; POSTUMUS, N.W. *De Ostersee Handel te Amsterdam het oust bewaarde koopmanboek... betreffende de handel op de Oostzee, 1485-1490*, Leiden 1953 (esp. la introducción); EHREMBERG, *Das Zeitalter der Fugger. Geld und Creditverkehr im 16. Jahrhundert*, Altona 1896 (recd. Jena 1922).

crédito y los cambios (191). Nada más lejos de la realidad. Si no emplean entre ellos ciertas prácticas comerciales más avanzadas, es porque éstas no están contempladas en la legislación castellana del momento; pero las conocen y saben valerse de ellas en el extranjero.

Más arriba traté de definir al mercader marítimo gallego como un nórdico que trabaja con notarios. Nórdico, lo es por su modesta talla; pero aun moviéndose en un rango de operaciones muy restringido, tiene un bagaje legal muy superior al de sus colegas hanseáticos e incluso del Golfo de Gascuña; bagaje que le dan —o más bien prestan— los numerosos notarios de las villas, en cuyos escritorios está continuamente metido y que, transmisores a veces macarrónicos de la tradición romanista, prestan sus fórmulas a las operaciones mercantiles, contribuyendo a definirlas. Está familiarizado además con el mundo mediterráneo, indirectamente desde fines del XIII por sus contactos con los italianos de paso por Galicia y en sus lugares comunes de encuentro, Inglaterra y Flandes; directamente desde fines del siglo siguiente, por su frecuentación de Italia y de los países de la Corona de Aragón, y se mueve con soltura, cuando procede —ya que a veces es la propia legislación del país la que se lo impide, o lo primario de las transacciones que lo hacen innecesario—, en sus prácticas más complejas. Lleva casi un siglo de adelanto al mercader bordelés o rochelés —cito los más «romanizados» entre los del área— en el uso de instrumentos como la letra de cambio, la comanda, la póliza de seguros, y en prácticas como la de llevar un escribano formando parte de la dotación del buque.

* * *

Dentro de esta panoplia de documentos notariales, hay unos tipos muy específicos —la carta de fletamento, el conocimiento de embarque...— que veremos con detalle más adelante. Hay también unos pocos, de alcance muy general, que se emplean para todo uso, auténticos comodines que respaldan tipos muy diversos de transacciones entre mercaderes y con patrones, tripulantes y proveedores.

La *carta de obligación* y la *escritura de conocimiento* están entre las más usadas. Bajo una y otra forma, instrumentan conocimientos de deuda, cartas de pago, concesiones de préstamos a riesgo y de préstamos puros y simples, enrolamiento de marineros, contratos de suministro de mercancías, recibo de éstas, recepciones de cuentas entre los «parçoeiros» de un buque y probablemente —pero de esto trataremos más adelante— comandas comerciales. La *carta de poder y procuración* es un instrumento clave para la movilidad del mercader y su capacidad de acción: le permite nombrar patrones delegados, procuradores que le defiendan en pleitos y cobren sus deudas pendientes, enviar criados y colegas a negociar en su nombre. Cuando surgen los problemas, están el

(191) En Barcelona, el fletamento global de la nave «troba la clara preferencia dels mariners castellans de la costa cantàbrica, que semblen bastant desitjosos de no embolicar-se amb escriptures» (CARRERE, *Barcelona...*, I, 259). En Genova «nous n'avons qu'un exemple... d'un patron basque souscrivant directement une assurance sur le corps de son navire... Ce retard dans les techniques souligne le caractère artisanal et, nous pourrions dire, «primaire» de l'activité du Basque... C'est, comparée à celle des navires genois, une activité qui paraît déjà un peu archaïque» (HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée*, «Bull. Hisp.», LVII,3 (1955), pp. 322-323). Los «castellanos» que venden pescado en Barcelona «veulent uniquement des especes monetaires; les biens de consommation ne les intéressent pas, et ils ne connaissent pas la monnaie scripturaire (CARRERE, *Barcelone...* I, p. 325).

requerimiento, que intima a la parte que no cumple, y la *protestación*, por la que se salvaguardan derechos o se rechazan responsabilidades. Hay también escrituras especiales de *compromiso* previo a una solución arbitral (192). Todos éstos son instrumentos universales, que el mercader puede utilizar no sólo en su tierra, sino en el extranjero, y que constituyen unos factores más de unidad dentro del mundo mercantil internacional.

Al lado de ellos, otros que, si tienen unos usos más concretos, no son todavía de carácter específicamente comercial: las *«cartas de conçerto, yguala e obligación»*, por las que, por ejemplo, se constituye una asociación de propietarios de un buque (193), las cartas de *«alugueyro»* por las que, además de criadas de servir y aprendices, se contratan marineros y grumetes (194).

Es interesante señalar la distinta instrumentación de ciertas compraventas. Si un navío, por ejemplo, se vende por una escritura de compraventa igual a la de una casa, los cambios de manos de mercancías y dinero, que cuando son al contado no se documentan, revisten, con un pago supuestamente diferido, la forma de un reconocimiento de deuda o de una obligación, y esto tanto en el caso de que las mercancías hayan sido pagadas por adelantado y estén pendientes de entrega como en la situación inversa.

Pasando a los instrumentos contables, y dentro de lo poco categóricas que pueden ser las afirmaciones en este campo, parece ser que el más utilizado por el mercader gallego era su propia memoria, ayudada por un cofre lleno de pergaminos y papeles: obligaciones, reconocimientos de deuda, escrituras de compraventa, de foro, de arriendo, poderes, inventarios y partijas, cartas de pago y otros documentos, unos de ellos autógrafos (195), la mayoría notariales.

Si alguna vez empleaban algo parecido a un registro contable —no ha aparecido ninguno— sería un cuaderno con una relación de sus posesiones y rentas, de tipo similar a los que de vez en cuando compilaban las entidades señoriales y, tal vez formando cuerpo con él, otro registro del tipo llamado «libro de memoria», en la prehistoria de la contabilidad: un cuaderno o un puñado de folios donde, sin ningún orden, se consignaban las deudas pendientes de cobro, mezcladas con las suyas propias, notas particulares y efemérides familiares que fue el registro contable empleado por los mercaderes castellanos hasta muy entrado en el siglo XVI. El llamado Tumbo de la cofradía de mareantes del Corpo Santo, si bien perteneciente a una colectividad, nos puede dar una idea bastante aproximada de cómo eran (196).

No se sabe en qué medida se empleaban en Galicia las tarjas, con las que Carlos V prohibió negociar en 1525 (197). Indicadas en el caso del mercader que tiene un

(192) Un buen muestrario de documentos de este tipo relacionados con la mercadería se puede recoger en los protocolos de varios notarios pontevedreses, concretamente en el minutario de Lourenço Eanes de 1433 (MP C-II 5), en los restos de protocolos de Johan Fernandes Agulla de 1504 y 1509 (AHPPO. Munic. IV-D) y los de Afonso Gacía do Sisto (AHPPO. Sección Protocolos). Una selección de ellos se incluirá de todas formas en el apéndice documental de este trabajo.

(193) AHPPO. Munic. IV-D. 128 (7), escr. de 13/1/1518.

(194) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 97-98.

(195) Francisco Eanes, mercader de Padrón, en 1374: «Iten mando que pagen as devedas que eu devo que mostraren por certidume, o por meu escrito feito por miña maoõ, que Sancha Vazquez [su mujer] sabe» (AHUS. BN *Santo Domingo de Bonaval*, 336, f. 36 v.).

(196) MP. *Archivo de mareantes*, 36. b.).

(197) AM Coruña, *Cédulas Reales*, II. Cédula de 10/6/1525.

proveedor regular en el medio rural (vino, cueros...) o ribereño (pescado), son un instrumento muy primitivo, de difícil seguimiento documental, pero que permitía un control bilateral de entregas y pagos, y que podía en determinadas circunstancias funcionar como un pagaré negociable. Era un instrumento que en Castilla se utilizaba sobre todo en las regiones laneras. Había también con ese nombre algunas monedas de vellón de escaso valor, en Castilla y en otras partes como el ducado de Bretaña, a las que puede referirse esta prohibición.

De esta mención a las tarjas, que participan del doble carácter de instrumentos contables y de cambio, pasamos a examinar éstos. El trueque, la «baratería», era una práctica muy corriente dentro del comercio exterior, en Galicia como en todas partes (198). Los intercambios se solían hacer por compensación, pagando en metálico la diferencia de valor entre uno y otro lote de mercaderías. Esto se imponía por la manifiesta inconveniencia de tener que manejar y transportar cantidades grandes de moneda —aunque, cuando el comercio era unilateral, no había más remedio que hacerlo—, aparte de los requisitos de la política aduanera, siempre atenta a compensar las importaciones con exportaciones y a evitar la fuga de metales preciosos. Tal vez estas limitaciones condicionaron la falta de especialización del mercader medieval, que tenía que disponer de un variado surtido de mercancías con que pagar a sus no menos variados proveedores.

Los gallegos acataron esta política en la medida en que les convenía. No había problema en intercambiar vino por paños en Inglaterra o Flandes, ya que paños era precisamente lo que habían ido a buscar. Pero los cargamentos de retorno que les ofrecía el área mediterránea eran mucho menos interesantes. Siempre tomaban los textiles que les ofrecieran, especialmente rasos, damascos, terciopelos. Unos mercaderes de Pontevedra que venden sardina en Roma cobran parte en especies y parte en metálico —«certa seda e certos ducados» (199)—. Pero, salvo caso de interés especial, preferían el pago en oro. Ya veremos más adelante cómo esta actitud, poco elegante según la ética comercial de la época, y manifiestamente perniciosa para la plaza compradora, provocó en Barcelona medidas de castigo contra su comercio de pescado, aunque su segunda fuente de divisas áureas —los fletes por transporte— no se vio afectada.

A casos de fuerza mayor —necesidad de vituallas o de material para reparaciones— obedecen en ocasiones las «baratas» que vemos hacer a los mercaderes de algunos barcos en la costa valenciana con sus cargamentos de pescado (200). Los extranjeros que venían a Galicia usaban el mismo sistema de intercambios, como los genoveses que en Septiembre de 1388 cambian paños de Valenciennes por madera (201).

---

(198) «On paie surtout en marchandises au Quattrocento. C'est ce qu'on appelle «baratare». Cette pratique est très courante» (HEERS, J. *Gênes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 72).

(199) AHPB. B. Masons Minor, 5.º *man.c.c. & al.*, 1463, f. 59 v.

(200) A 23 de Enero de 1451 llega al Grao el ballener de Gonçalvo Rodrigues de Pontevedra: «aci a baratería», según indica el registro del Peatge. Al día siguiente hace «baratería» también Rodrigo de Bayona, llegado en la carabela de Pero Fernandes de Bayona (PEATGE, 70, 78).

(201) «... iverunt Galiciam super qua navi dictus Raymundus apportaverat certam quantitatem pannorum de Valentinam quos pannos sive eorum partim dictus Raymondus in dicto loco baratavit in lignaminibus...» (ASG Not. C. Revellino, IV, f. 113 ss., en L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1320-1400*, Bruselas, 1969, p. 709).

Dentro de la propia Galicia, sin embargo, no parece que el trueque se haya usado mucho entre mercaderes, al menos en las operaciones en diferido. Las transacciones que se reflejan en los documentos son mayoritariamente en metálico, siendo raros los pagos en especie, que, en su caso, se hacen constar debidamente (202). Hay que señalar sin embargo que en la mayoría de los casos recogidos se trata de transacciones unilaterales, entre mercaderes y sus proveedores, que no siempre son gente interesada en cobrar en especie.

En los medios mercantiles de Galicia, las transacciones en metálico se hacían dentro de un sistema de base áurea, en el que las monedas de acuñación castellana no tuvieron un papel preferente hasta la emisión del ducado castellano y su homologación con la moneda aragonesa en curso cuando la unión de los reinos. Mientras tanto, al menos desde fines del XIV, las monedas fuertes que más corrían en los medios urbanos, y no sólo en los intercambios exteriores, eran extranjeras: concretamente, los florines de oro de Aragón y los «écus» o «coronas» de oro anglofrancesas.

El «éxodo del oro catalán» que, hasta mediados del siglo XV, se produjo en dirección a Castilla (203), se notaba particularmente en Galicia. El florin de oro de Aragón era, como moneda fuerte, muy corriente, y no sólo en los medios mercantiles. A la absorción de moneda extranjera que había sido siempre típica de Santiago se unía el hecho de un comercio directo con la Corona de Aragón. Los florines se usaban, antes de la llegada del ducado —apenas hay menciones a doblas— para «coutar» mandas testamentarias (204), tasar penalizaciones (205), limosnas y gastos de viaje (206). Es moneda que se intercambia corrientemente dentro de la propia Galicia (207) y en las relaciones con Portugal (208). Es significativo que en Abril de 1411 salga de Valencia

(202) No he encontrado indicios de que los pagos en dinero no sean reales. Los pagos en especie no se ocultan: en 1360, un carpintero de Bayona paga una casa que ha comprado por 1500 mrs., en paños de Valenciennes (Doc. de 6/11 1360 del MP, publ. «MP» III (1944), p. 142).

(203) SOBREQUES, S., en *Historia Social y Económica de España y América*, II, p. 75.

(204) 1440, manda del escudero Fernán Cao de Cordido para misas en Bonaval, penalizada con 200 florines (AHUS, BN *Sto. Domingo* 336, f.99). 1443, Santiago. Testamento del mercader Pero Leal: «couto esta miña manda en tres mill froliis d'ouro» (*Ibid.*, f. 708). 1490, Pontevedra. La viuda del mercader Pero Vidal deja varias mandas en reales de plata y las «couta» en 100 florines (BRAG-CDH, I, 240 ss.).

(205) 500 florines es lo que se obliga a pagar a una mujer de Noya por haber dejado «deslipidar e danificar» unos inmuebles que tenían aforados, en 1444 (AHUS BN *Sto. Domingo* 336, f.102). La pena puesta en 1442 para los que contravengan las ordenanzas de la cofradía de correeiros de Santiago es de 100 florines (BRAG-CDH, I, 248). En un fletamento hecho en Barcelona con destino a Galicia, 1 mercader de Barcelona y 8 gallegos de distintas procedencias establecen la pena en florines mientras los fletes se pagarán en maravedís viejos y coronas francesas (AHPB, B. Masons Minor, 4.º man., 1461-62, ff. 55 v.-56).

(206) Coruña, 1435: Testamento de A. Fernández Cejas: que manden un hombre en peregrinación a Guadalupe «e le den un frolin para que faga decir duas misas rezadas... e o mais que o poña en oferta» (BRAG-CDH I, 52).

(207) El mayordomazgo de Noya está arrendado en 1435 en 600 florines de oro (AHDS, *Reg. B. y R. Mitra*, f. 92 v.). En 1418 Johan Domingues de Liñares, mercader de Santiago, presta 15 florines a su colega Johan do Vilar (AHDS, S. Martín, 12(14), f.309). También es moneda de cambio entre los mareantes de Pontevedra: «reçeuyn de Rodrigo... un frroryn d'ouro...» (MP, *TM*, f.1, 1498-99).

(208) En 1463, el Deán y Cabildo de Santiago aforaron a Dª Filipa, prima de Alfonso V de Portugal, una quinta en Portugal por una renta anual de 140 florines de oro de Aragón (Cit. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 131).

para Galicia, en la nao de Rodrigo Anes Calseiro de Muros, un judío de Jerez, Yusef Benjamín que, entre otras cosas, lleva una caja, un candado y dos balanzas de pesar florines (209). La cotización del florín aragonés, que pesaba unos 3,50 gr., y era una moneda enormemente estable, fue elevándose a lo largo del siglo XV frente a la maltrecha moneda del arzobispado de Santiago: de 21 mrs. de moneda vieja y 41 ½ de moneda nueva de 1404 (210), a 53 mrs. de blancas en 1435 (211), para llegar a la cota de los 150 mrs. viejos en 1477 (212) y terminar, a escala nacional, homologado con el ducado de 375 mrs. en la reforma de los Reyes Católicos en los años noventa.

Si el florín de Aragón era moneda que corría sobre todo por las Rías Bajas, la corona de oro francesa era, en cambio, la divisa más corriente en el comercio del Canal y en los puertos gallegos más relacionados con él. La Coruña percibía los derechos de anclaje de su abigarrado tráfico internacional en esta moneda (213). Con ella se efectuaban pagos a los mercaderes de la carrera de Flandes (214) y la traían los propios ingleses a bordo de sus naves de peregrinos (215). Se empleaba también como moneda fuerte para multas e indemnizaciones (216). En La Coruña, los mercaderes debían de poseer reservas considerables de ellas (217), que se introducían incluso en el mundo rural dentro del área de influencia de la villa (218).

Esta moneda, que pesaba alrededor de 5 gramos y que en Santiago se cotizaba en el primer cuarto del siglo XV a 48 mrs. (219), era la moneda francesa más usada en el exterior. Se trataba en realidad del «écu», pues la corona propiamente dicha tuvo una vida breve; el «écu à couronne» recibió familiarmente —y más aún en el extranjero— la denominación de «corona», (220) y así es como se le conoce en nuestras fuentes.

En el Sur de Galicia circulaba, desde principios del siglo XIV, la moneda de plata portuguesa (221). Parece que su aceptación estaba relacionada, sobre todo, con su mejor ley respecto a los maravedíes castellanos, y venía facilitada por los activos intercambios fronterizos de corto radio; no era una divisa de intercambio internacional, sino una moneda menuda para transacciones internas.

---

(209) ARV. *Coses Vedades*, B-248, f. 84.

(210) ACS. *Tumbo E*, f. 56.

(211) AHDS. *Reg. B. y Rentas Mitra*, f. 92 v.

(212) LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, 339 n.1.

(213) Por lo menos desde el primer tercio del XV hasta 1506 (AHDS. *Reg. B. y Rentas M.*, ff. 74, 94; AM Coruña, *Reales Cédulas*, 5/5/1506).

(214) Se pagan en coronas unas sedas que se compraron en Santiago a las galeras de Venecia, en los puertos de Muxía, Cee, Ferrol y Coruña (ACS. *Inv. Alhajas*, publ. LOPEZ FERREIRO *H.C.* VII, 105 ss.).

(215) En 1440, a bordo de una barca inglesa arrestada (ACS. Cart. 3.ª n.º 1, en LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, p. 74 ss.).

(216) En 1418, Pero Mouro, ofendido al ser tachado de contrabandista, exige indemnización, tasando la injuria en «duzentas coroas d'ouro» (AHDS S. Martín 12(14), 407).

(217) Los arrendadores de los diezmos de la mar, en 1411, reclaman a unos vecinos de La Coruña, por derechos pendientes, 33.000 coronas de oro más 200.000 mrs. con las costas (AM Coruña, publ. BRAG-CDH I, p.33).

(218) Un vecino de La Coruña, compra, en 1422, una viña en S. Pantayón das Viñas, cerca de Betanzos, por 36 coronas de oro francesas, que paga al contado (en MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos...*, p. 135).

(219) LOPEZ FERREIRO, *Op.cit.*, 105 ss.

(220) ENGEL, Arthur, *Traite de numismatique du moyen âge*, Bologna, 1964, III, p. 958.

(221) PORTELA, E. *La región del Obispado de Tuy...*, pp. 320-321.

Si el florín y la corona son las monedas dominantes en las respectivas áreas y las que llegan en mayor número a Galicia, en las bolsas de los mercaderes gallegos entran muchas más, producto de ventas y sobre todo de fletes pagados en los más diversos cursos del Mediterráneo. Todo les viene bien, con tal de que sea de oro: florines aragoneses y florentinos, ducados genoveses, venecianos y castellanos, carlines, doblas berberiscas y granadinas... que se ven circular poco dentro de Galicia, y que seguramente llegan ya cambiadas en florines de Aragón.

La letra de cambio no era desconocida a los mercaderes y marinos que operaban en los países mediterráneos. Era uno de los instrumentos de devolución de los préstamos a riesgo y cambios marítimos que recibían usualmente los patrones antes de un viaje. En estos casos, se trataba de una operación bastante sencilla: en 1456, Diego Rodrigues, un patrón coruñés al servicio del genovés Filippo de Bozollo, recibe de un agente de éste, durante un viaje a Sicilia, un préstamo de 91 florines y 4 *tarini*, cantidad entregada en Trapani, por la que acepta una letra sobre Génova, a favor de Filippo de Bozollo, girada contra sí mismo y con cargo a la cantidad que le será debida por fletes (222). Lo mismo hace Roy Fariña, patrón de un ballener de Noya, que recibe en Nápoles, a 28/6/1463 un cambio marítimo de 185 florines de oro o su equivalente y acepta a Esteve Bonet una letra de cambio sobre Barcelona. Pero surgen complicaciones, y su solución deja ver en los mercaderes gallegos que intervienen una soltura y familiaridad con estas prácticas que denota una cierta costumbre. Llegada la fecha del vencimiento, Roy Fariña se encuentra incapaz de hacer frente al pago. El mercader santiagués Fernán Sardiña, que se encuentra en Barcelona, se hace cargo de la letra y se sustituye a Fariña como pagador, traspasando la plaza de pago de Barcelona a Santiago, y el vencimiento a cuatro meses después. A este traspaso se une con toda seguridad una operación de endoso, ya que el pago se hará bien a Bonet en persona o a un apoderado suyo, lo que es bastante improbable, bien a los mercaderes pontevedreses Tristán de Montenegro y Johan Crú, que son proveedores y asociados de Bonet y de quien tienen que recibir pagos. Con esta letra en su manos, los pontevedreses podrán cobrar en una auténtica operación de *clearing* (223).

* * *

Si la envergadura de los negocios del mercader medio de Galicia, dentro del comercio nacional e internacional, es muy modesta en cuanto al volumen de las transacciones, aún lo es más en lo que podríamos llamar su «organización de empresa». No he encontrado nada que, bajo un nombre u otro, se pueda aproximar a una Compañía o casa comercial. La empresa es la propia persona del mercader, secundado en ocasiones por algún familiar; cuando la edad o una cierta ampliación de su radio de actividades le impiden estar en todas partes, recurre al hijo —si lo tiene—, a los sobrinos y a los

(222) Se conserva una copia fiel de esta letra, inserta en una escritura notarial (ASG, Not. Oberto Foglietta, 5/118):

A tergo: Dno. Dego Rodrigus de Colonia in Janua detur.

+ 1456 die 20 decembris in Trapeno.

Pagati per questa sechonda se per la prima non sia pagata de canbio a Filipo de Bozolo fiorini norantuno e tarini quarto *(sic)* a soldi trenta otto per fiorino, auto ziá da Luixo da Chastiono per nome de Thomaxino Spinola. Ponati a qunto deli mei noli. Christo. *(Firmado):* Dego R^{S}.

(223) AHPB. B. Masons Minor, 5.º man. ff. 65 v.-66 y 71-71 v.

criados. Raras veces tiene factores («fasedores») con carácter más o menos permanente en otra plaza, y tampoco es frecuente que haga de factor de otros mercaderes forasteros (224). Los medios más habituales de llevar negocios a distancia son las asociaciones con otros comerciantes, uno de los cuales al menos es quien se desplaza, o el recurso a colegas y vecinos para casos ocasionales, a base de cartas de poder y procuración, haciéndose favores recíprocos y aprovechando sus viajes.

No sabemos mucho sobre los aspectos legales y formales de las asociaciones entre mercaderes. Desde luego, las figuras de la «compaña» y el «cadal», sean lo que fueren en la realidad, están documentadas desde el siglo XIII (225) y se siguen usando en el XV. No se sabe si esta «compaña» era una asociación permanente o de duración más o menos larga entre mercaderes, o si tenía carácter coyuntural y para una operación determinada. Se trataba seguramente de esto último: se pueden observar asociaciones de largo tiempo entre determinados mercaderes, pero parecen ser fruto de la práctica o de las buenas relaciones, y no haberse constituido de una manera formal. También se entiende por «compaña» una entrega de dinero o mercancías a un viajero. Con el nombre de «cadal» se designaba probablemente la operación por la que una persona confiaba a otra un «caudal» para que se lo hiciese fructificar. Al no disponer de escrituras de constitución de estas asociaciones, ni de ninguna documentación marginal que nos informe sobre su carácter, es difícil saber en qué medida se ajustaban a los modelos «clásicos» nacidos en el mundo mercantil italiano.

Lo mismo se puede decir de la comanda («comenda», «encomenda»), cuya variedad mediterránea los gallegos conocen y practican desde fines del siglo XIV (226). Tal vez los notarios de las villas gallegas no disponían de estos modelos, o tal vez el término era más genérico de lo que parece y se refería también a un «encargo» informal. El caso es que no ha aparecido por el momento ninguna escritura que se parezca ni remotamen-

(224) El término lo usan con poca precisión, y generalmente como sinónimo de mandatario o apoderado. Por ejemplo, en 1444 Pero Lopez de Sahagún arrendador mayor de los diezmos y alfolíes, nombra «por sus fasedores» en el alfolí de Pontevedra a Estebo Crú y Alvaro de Penaflor, personas distintas de los «fieles» (AHPPO, *LCP*, f. 74). Gomes Crú, de Pontevedra, emplea en 1512 a Sebastián Estévez, su «criado y factor» para ir con una nao al Mediterráneo (AHUS, Prot. 3 Gomes de Barral, Prot. 1510-12, escr. 12/11/1512). Casos claros de factores como agentes destacados permanentemente en el exterior son Fernando de La Coruña, factor de su hermano en Brujas en 1447 (GILLIODTS, *Cart. Ancien Consulat D'Espagne à Bruges...* Bruges, 1902, pp. 29-30) y factor en Inglaterra, en 1458, de Ortega de Carrión, hombre muy relacionado con los mercaderes castellanos de Brujas (PRO SC8-332/15733 y C76/140, y GILLIODTS, *Op.cit.*, p. 84). Johan de Castrelo, de Pontevedra, es factor en la villa del mercader valenciano Jacme Plates (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1519, f.10).

(225) Costumbres de Pontevedra, en *Fueros...*, 511: «Et se o vizino... deuer algũa cousa a outro viziño... que ningun o non leue a o mar, nen lle den cadal, nen conpaña; e o que o leuar a o mar e lle dar cadal ou conpaña seja tiudo da deueda a aquel cuio deuedor he». Et se ese encontado trouver cadal ou conpaña ou senar (señal?) de cadal ou de conpana deuella a tirar da mao ata IX dias, et nos noue dias endiante se lle acharen cadal ou en esa conpaña por sua deveda». Se trata claramente de un dinero, bienes o mercancías en manos de un deudor, que el «principal» puede rescatar en un plazo de 9 días, y que pasado dicho plazo pasarán a formar parte de los bienes prendables por el acreedor.

(226) En Barcelona, a 17/10/1393, Johan Martines de Covas, de Ferrol, recibe una comanda de 24 s. 4 d. de Pedro Ruiz de Arce, mercader santanderino residente en Barcelona (AHPB, B. Nadal, *Man. 5/9/1393-109/11/1393*, f. 32). 20/8/1426, Alvaro Crú lleva a Galicia otra de un marino de Barcelona (AHPB, J. Reniu, *Man*, 1426). A. 4/9/1434, Johan de Santiago, de Pontevedra, lleva otra de un barcelonés (Cit. CARRERE, *Barcelone...*, 559, n.4, s/ref.).

te a una comanda a la catalana, que revestía la forma de un conocimiento, bien practicado por los notarios de Galicia. Una situación particular surgida en Pontevedra en 1434 hace pensar en su carácter informal, puede que verbal. El mercader Pero Crú o Vello y su nuera Elvira Peres, viuda de su hijo Alvaro, discuten «sobre rason... de çerta sardiña arenquada que o dito Pero Cruu demandaua aa dita Eluira Peres que desia que o dito Aluaro Cruu, seu marido dela, dél leuara en encomenda, e que a dita Eluira Peres desia que o dito Pero Cruu fora pago dela (227)». Alvaro Crú, a quien un poco más arriba vimos totalmente familiarizado con la comanda catalana (228), se lleva «en encomenda» unas sardinas de su padre, y muere en el viaje, sin poder dar cuenta del recado. No parece haber quedado ninguna escritura, ni haber una carta de pago por la que su viuda pueda demostrar que el padre ha cobrado de todas formas la cantidad, presuntamente traída por los compañeros del difunto. Un procedimiento chapucero y una situación embrollada, que resolverá un tribunal arbitral.

Que la «compaña», el «cadal» y la «comenda» eran tres prácticas perfectamente diferenciadas entre sí, y que convivían con otras asimilables, se ve en la enumeración de todas las que podía tener entre manos un mercader de Santiago de principios del siglo XV. En 1415, Afonso Peres, que se separa legalmente de su mujer, tiene que dejar liquidadas «todas las deuedas que deue e comendas e conpañas e cadaas se as trage de quaesquer pesoas que sejan, e todas las gardas e colleytas e depositos que lle foron e son dadas por quaesquer pesoas des lo tenpo que con a dita Costança Gaga casou ata o dia que foron despartidos (229)». A estas actividades mercantiles se unen pues las «gardas e colleytas e depositos» de carácter claramente bancario.

El tipo de auxiliar más socorrido del mercader es el «criado», ese protegido integrado en la familia, formando a veces propiamente parte del servicio doméstico, pero siendo con más frecuencia un pariente (230), el hijo de un amigo o un joven que trata de abrirse camino. Hay que pensar que tenía que ser una práctica muy frecuente entre mercaderes, cambiadores y artesanos la de poner a sus hijos «en criazón» en casa de los colegas de su círculo, para crearse vínculos y darles un aprendizaje. Aunque los encontremos ya independizados y establecidos por su cuenta, pero sin renunciar a su condición (231), es muy probable la existencia de una duradera relación de clientela y padrinazgo entre ellos y sus «amos». El criado es para el amo, frecuentemente, el hijo que

(227) MP. C-II 5, *Minutario L.Eanes*, f. 56.

(228) V. nota 226.

(229) AHUS, *Tumbo Cambiadores*, f. 13.

(230) Entre los criados de Afonso Fernandez Cejas están María Gardada, hija de uno de sus foreros, a la que deja 500 mrs. para su boda con la condición de que «esté con sua dona e asta que se case e esté con él e biba, e non saya de su mandado», y Gomes, hermano de Tareija, su «serbenta de casa», al que manda «que sirba e aguarde sua donna en todo este ano». Pero también figura como criada su hijastra Maior Gonçales (BRAG-CDH.I, 47 ss.).

(231) Alvaro de Penaflor, uno de los mercaderes fuertes de Pontevedra en los años 40 del XV, es criado del también mercader Lopo Alvares y, en pleno periodo de actividad propia, desempeña algunas actividades en su servicio, como cuando cobra para él una partida de sardina de 6.000 mrs. (*LCP*, f.29). En Pontevedra, a través de este libro, vemos numerosos casos de criados de mercaderes que son mercaderes ellos mismos. Igual ocurre en Noya y en otras partes: Rodrigo Martinez, mercader, es criado de Pero Afonso da Ponte, dedicado a la salazón y venta de sardina (AHDS, S. Martin 11/175, f. 99).

no tiene, y no es raro el que a su muerte quede bien heredado (232). Factótum y hombre de confianza, le sustituye en los aspectos más duros y rutinarios de su trabajo, y uno de los más característicos es el de viajar acompañando sus partidas de mercancía (233).

Puede observarse también un estrato de distribuidores o «vendedores», gente que a veces desempeña también otras profesiones. Trabajan para los importadores mayoristas, que les encomiendan sus artículos para que se los vendan. Una de estas cadenas se puede ver perfectamente en el caso de las importaciones de aceite que se llevan a cabo en Pontevedra en 1519. El mercader proveedor, el valenciano Jacme Plates, tiene en Pontevedra un «criado e factor», Johan de Castrelo, que a su vez delega en un sustituto, Gomes de Mera. Estos son los que realizan la importación en grueso: 196½ arrobas de aceite (2.467 litros) son entregadas a la vendedora Aldonça Rodrigues, cordonera de oficio, para que las venda al precio de 5½ reales /arroba. A la hora de rendir cuentas, se le descuentan:

10 arrobas por «mermas» («por razon de se aber ydo»)

10 arrobas en concepto de su comisión de vendedora: un 5% que, como vemos, cobra en especie.

10 arrobas que le devolvió a Plates para que éste se las diese a otro vendedor, A. Fernández da Porta de Santo Domingo.

4 arrobas pasadas a Catalina Gil e Inés de Sebes, otras vendedoras.

Las 162½ arrobas restantes, que se suponen vendidas a minoristas o particulares, quedan pendientes de justificar (234).

En cuanto al otro personal con funciones auxiliares en los intercambios comerciales, los corredores y agentes de ventas, estaban en un estado bastante primitivo, al menos desde el punto de vista institucional. Los corredores existían en Castilla por lo menos desde el siglo XIII; son mencionados en el Ordenamiento de las Cortes de Jerez de 1268 (235). Sin embargo, de su existencia oficial en Galicia tenemos solamente unas referencias muy vagas. Parece que era en bastante medida, como el anterior, un trabajo de mujeres, las «misquiteiras», que aparecen en los fueros de Noya pagando el diezmo eclesiástico por sus ingresos junto con otros profesionales de la industria y el comercio (236). En unas ordenanzas de Pontevedra de fecha incierta (237) se mencionan unos «liadores corredores de pescado» que actuarían de intermediarios entre los pescadores y los mercaderes llegados de fuera, y que aparentemente habían ejercido hasta entonces su actividad sin ninguna clase de control municipal (238).

---

(232) Pero Leal o Vello, que testa en 1443, deja como herederos al mercader Johan Ares do Vilar en un tercio; en otro tercio a su criado Johan Diaz, y en el restante, a partes iguales, a sus otros criados Johan das Ortas y Johan Calvo (AHUS. BN, *Sto. Domingo* 336, f. 106 ss.).

(233) Vasco de Veiga, regidor de Noya y exportador de pescado en el último cuarto del siglo XV, envía a su criado Juan Mosquera a Valencia con un navío (AGS-RGS-XII-1487,141) y lo mismo hace Gomes Crú, cuando envía su nao *San Juan* a la campaña de Bugía en 1509 (AHUS. Prot. 3 Gomes do Barral, escr. 12/11/1512).

(234) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1519, f. 10-10 v.

(235) *Cortes*, I, p. 76 cap. 28.

(236) *Fueros...*, 520.

(237) Se conserva su traslado y confirmación real con fecha de 1609, y se sabe que entre ellas hay ordenanzas que se remontan al XV (*Documentos... Pontevedra*, I, 107-108).

(238) «XV. De los Liadores y Corredores. Otro si se ordena: que por evitar los fraudes y engaños que se han hecho por los Liadores corredores de Pescado, así a los mercaderes que los vienen a comprar como a los pescadores que los venden, que ninguno pueda usar del dicho oficio

4) *EL DESARROLLO DE LA AVENTURA MERCANTIL*

a) *Prospección de mercados y organización de la compañía*

En los casos en que el repetido suministro de ciertas mercancías había creado unas relaciones estables, era posible una contratación anticipada, de una temporada para otra. Muchos ejemplos de este procedimiento se encuentran en las fuentes catalanas y valencianas, relativas al abastecimiento de pescado y cueros. Al final de una campaña, los mercaderes y patrones se conciertan con sus clientes habituales para servirles unas cantidades determinadas en la temporada siguiente.

Pero la venta aventurera ocupó siempre un lugar de primera fila. Se cargaba el buque y se ponía rumbo a un determinado sector de la costa donde se esperaba vender, estableciendo un orden de preferencia de puertos, generalmente especificado en la carta de fletamento. Luego, el mercader de a bordo, el patrón o ambos bajaban a tierra y buscaban trato (239). Si todo o parte del cargamento quedaba sin colocar, probaban fortuna en el siguiente puerto de la ruta, y así sucesivamente. En el caso, bastante frecuente, de ir varios mercaderes a bordo, la voz cantante a la hora de tomar estas decisiones la tenía el propietario o los propietarios del cargamento mayor (240).

Es de suponer que, aun en el caso de que su mercancía no fuese destinada a un consignatario, cuando los viajes eran regulares se podía calcular bastante bien la capacidad de absorción que cada puerto tenía de determinado producto, y estas remesas no planificadas se colocaban sin dificultad. En las llegadas de pescado al Grao de Valencia se puede observar la gran proporción de partidas que no tienen otro consignatario que la persona que las lleva (241).

Contratada la mercancía, o calculadas de un modo más o menos rudimentario las perspectivas de mercado, se procedía a la adquisición del producto. Conocemos solamente algo de lo relativo al pescado, que ya se trató más atrás, recordando simplemente que a veces mercader y proveedor eran la misma persona, aunque no faltaban los intermediarios. En todo caso, como recordamos, también se exigía que el proveedor entregase la mercancía, bien a bordo bien en el domicilio del mercader, correctamente embalada a su costa.

---

de Corredor sin que primero tenga licencia de los Alcaldes y Regimiento de esta villa, los quales no han de dar la dicha licencia si no fuere a hombres honrados y de satisfacción, so pena que la tal persona que exerciese el tal oficio sin la dicha licencia, pague la pena mil maravedis aplicados por tercias partes al Alcalde, Propios y denunciador (*Ibid.*)».

(239) Cf. el viaje a Bretaña de Domingo Anes de Ribadeo, vendiendo vino en 1346 (PRO. CR.20 Edward III part I, m. 22, *CCR*, p. 11) y otro viaje Murviedro-Coruña-Bretaña de varios gallegos (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, f. 55 v.).

(240) «... lo patró haia a seguir la part dels mercaders qui més càrrega tindran en la dita nau» (AHPB, *loc. cit.*).

(241) Exportaciones de pescado a Valencia hechas por gallegos (PEATGE):

	1451	1459	1488	1491	1494	1500
Consign. al cargador	67	119	158	167	186	122
Cons. en Valencia	0	10	12	5	34	23
Fianza de un corredor	0	5	11	4	25	2
id. mercader u otro de Valencia	39	32	64	54	76	40
id. patrón u otro gallego	35	35	74	87	57	49

La compañía mercantil tenía que contar en esta fase con un miembro que asumiese las funciones de transportista, o fletar un buque ajeno. Generalmente se podía contar con un convecino, que entraba también en la compañía.Cuando el mercader empresario del viaje y el patrón del buque eran personas distintas, esta asociación mercantil entre ambos era frecuentísima; cuando el patrón no era un mercader más, los fletadores buscaban asegurar un interés directo del marino en la buena marcha del negocio. Los términos eran a convenir, dependiendo en gran medida de la capacidad económica del patrón y de su grado de participación en la propiedad del buque. Esta asociación y participación en los beneficios —aparte de los fletes ganados por el puro servicio de transporte— se daba incluso en los casos de fletamento total con subfletamento a terceras personas (242). Como hemos visto e iremos viendo en otras muchas partes de este trabajo, es raro el viaje en el que el patrón sea un mero asalariado —salvo cuando es un extranjero total—, situación, por otra parte, que no difiere en nada de la de los otros países occidentales (243).

Las formas de asociación en torno al buque, su propiedad y la participación en la compañía y sus beneficios son tan variadas como los ejemplos que encontramos en ellas.

El caso más elemental es, sin duda, el del mercader que, operando en solitario y sin tener buque propio, fleta uno extraño para transportar una determinada partida de mercancía. Es lo que hace el mercader de Vivero Afonso de Ferrol en 1374, suscribiendo con el patrón de una coca prusiana una carta de fletamento parcial y sirviéndose de él como un mero transportista (244).

Varios mercaderes pueden armar un navío a partes iguales. Las funciones de patrón se desempeñarán entre ellos por rotación, o serán asumidas por uno solo. Una sociedad de este tipo se da en Pontevedra, en 1522 entre Ruy de Casqueiro, Bastián Dominguez y Juan de Padrón: «...bien sabe [Juan de Padrón] como en un contrabto que entre mi e él e Bastian Domingues ha pasado çerca de la dicha nao, e él se obligó e está obligado de todas las vezes que la dicha naao ha de haser viaje con partido o sin él para algunas partes fuera desta villa, ha de ir por maestre della el dicho Juan de Padrón con su persona propia, so çierta pena en dicho contrabto contenida...» Juan de Padrón responde emplazando a Rodrigo de Casqueiro a que «pues el dicho Ruy de Casqueyro tenía la tercia parte e avia de llevar la su parte delo que ganase la dicha naao, furna la su terçia parte e acuda con todo lo que le copiere a fornir para el gasto que se hiziere en la dicha naao, pues hera uno delos tres señorios della... (245)».

Un armador, no vinculado directamente con el mar, pero que como tal armador tiene derechos sobre el buque, emplea un patrón delegado. El notario de Pontevedra Pero de Saavedra es copropietario y maestre, por rotación anual, del navío *Corpo Santo*, con el que por supuesto no viaja. En su lugar pone a su sobrino Gonçalo de Saavedra «mariñeiro», como apoderado suyo, para que lleve el navío en los años que le toque a él. El sobrino tiene capacidad negocial para disponer de su parte, aunque los

(242) Martín de Burgos, de Muros, alquila su ballener a unos catalanes que lo subfletan haciendo viajes de corso y comercio. A la hora de liquidar una deuda que el patrón tiene con los demás, se faculta al acreedor para cobrarse de la parte de ganancias de éste (AHCB Mun. IX-11, 25/7/1474).

(243) cf., por ejemplo, BERNARD, *Navires...*, 577-578.

(244) SAB, *Politieke Oorkonden*, 1e reeks, 1325/3.

(245) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1521, ff. 15-15 v.

contratos de fletamento deberán hacerse a nombre del propietario eminente; las «avantagens» se repartirán a medias (246).

Un mercader se asocia con un marino, propietario de la nave, para comerciar a partes iguales. El patrón cobra, aparte, sus fletes por el transporte. En esas condiciones se asocia el mercader de Ribadeo Domingo Anes con un patrón de Bermeo, y el santiagués Pero Rodeiro con otro de Pontevedra (247). El mercader, en ambos casos, va también embarcado.

Una modalidad algo distinta de asociación entre tres copropietarios, mercaderes y patrones del mismo buque es el que se da en la barca *Santa Trinidad* de Pontevedra. Uno de ellos, Alvaro Crú, parece ser el propietario más fuerte, y desde luego es el que lleva la dirección del viaje. Se queda en Valencia y manda a sus socios con la barca a hacer transporte, tras dar un poder a uno de ellos para que actúe en su nombre. Los otros dos, que contratan como «domini et patroni», se turnarán al mando del buque. Todas las ganancias —fletes y «avantagens»— van a un fondo común, con el que se harán tres partes iguales. El patrón en funciones no lleva ninguna bonificación especial (248).

En algunos casos, la iniciativa de armar el buque parte de un hombre de tierra, que necesita de un marino que lo patronee. Aunque la sociedad se haga a partes iguales, hay una serie de condiciones que muestran una posición claramente subordinada del hombre de mar. En 1518, el mercader de Pontevedra Lopo Gomes y el «mariñeiro» Fernán Pardo construyen y arman a medias un navío. El marino va a ser su patrón, pero el mercader se reserva la facultad de sustituirlo personalmente, llevando la mitad de las «avantagens», o de poner en su lugar a un hijo o yerno suyo, que llevarían la totalidad. Ninguna de las dos partes tendrá libertad de contratar sin la otra, y el patrón queda totalmente supeditado al mercader en sus movimientos, no pudiendo hacerse a la mar sin su autorización (249).

Finalmente, y por no citar más casos, nos encontramos ante situaciones mucho más complejas, nacidas de unos vínculos más flexibles. Un grupo de coruñeses, Johan de Bergantiños, Johan Redondo, Gonçalvo de Cans, Alfonso de la Cruz y Alfonso do Outeiro, que operan en el último cuarto de siglo XV, aparecen en diversos lugares y ocasiones asociados —dos o tres de ellos, nunca todos juntos— con un buque único, pero siempre distinto, que patronean unos y otros indistintamente (250). Es difícil determinar si estos hombres constituyen algún tipo de compañía formal, o si son otras circunstancias las que los reúnen con tanta frecuencia.

Volviéndonos ahora al propio buque, a las formas de propiedad y su transmisión entre los diversos armadores, vemos al navío, vehículo e instrumento de trabajo a la vez, como la materialización de una empresa, generalmente colectiva. Casi todos los que participan en una expedición comercial o corsaria tienen un interés en ella, hasta los más humildes de la tripulación, e incluso parte de la gente que se ha quedado en tierra. De ahí la baja proporción de simples asalariados entre los marineros gallegos que, como hemos visto, comercian con su pacotilla o llevan una parte de los fletes y

(246) *Ibid.*, 1522, ff. 57-58.
(247) PRO CR. 20 Edward III, Part. I., m. 22. AHPB. B. Masons Min. 5.º *man.*, f. 60 v.
(248) AHPB. Bernat Pi, 6.º *man. comune*, 1413, ff. 4 v.-5v.
(249) AHPPO, Mun. IV-D 128 (7), escr. 13/1/1518.
(250) PRO. E122 194/22 y 143/1; PEATGE, 28, 147 ss., 158, 169 ss., 205 ss.

demás ganancias al final del viaje. Sistemas corrientes, por otra parte, en los puertos del Golfo de Vizcaya, donde los asalariados son los menos, ya que la mayoría de los buques son pequeñas empresas de armamento local.

Si en la Barcelona del siglo XV el fraccionamiento corriente de un buque es en dieciseisavos, y las grandes naves de Génova se reparten en 24 *carati* (251), en Galicia encontramos porcentajes de participación de todo tipo: al 50 por ciento, en tres, cuatro, 12, 24 partes o incluso fracciones de éstas, que seguramente, aunque no se puede comprobar de momento, son más o menos según el mayor o menor porte del buque. Así, Pero de Saavedra comparte la propiedad y el cargo de patrón con un número desconocido de «parçoeiros» (252); encontramos dos asociaciones mercader-marino al 50% en 1433 (Ares García de Rajóo-Johan Gonçalves do Ribeiro) y en 1518 (Lopo Gomes-Fernán Pardo), en navíos que no parecen muy grandes (253); la propiedad de la *Santa Trinidad* de Pontevedra está dividida, en 1413, entre sus tres copatrones, Johan Domingues, Gomes Gonçalves y Alvaro Crú, a partes iguales (254) y lo mismo la del navío de Rodrigo de Casqueiro, que comparte con Johan de Padrón y Bastián Domingues (255). Las divisones en cuartos son frecuentes, repartidas de muy diverso modo: en el navío *Santiago* de Pontevedra, 1/4 lo lleva el patrón y los 3/4 restantes dos marineros (256); En una flotilla de tres balleneres, que merodean, al mando de un «capitán», por los mares de Mallorca, Pero Alfayate, un hombre de Villanueva de Arosa, es propietario de 3/4 de uno, y los vende al capitán Pero Piñeiro, probablemente dueño ya del cuarto restante (257). Se pueden dividir todavía en submútiplos: la *Santa María* de Pontevedra está dividida en dieciseisavos, cuatro de los cuales («unum quartum sive quatuor sexdenos» vende Johan Gonçales, en 1463, a Tristán de Montenegro y Esteve Bonet conjuntamente (258). Las naos grandes admiten hasta 24 partes: el «mariñeiro» coruñés Johan Varela vende en Brujas a Johan Vinagre, mercader de Santiago, el medio doceavo que lleva en la *Santyona* (259), y un mercader genovés adquiere 2/24 de la *Santa Trinidad* de La Coruña, una nao de 160 toneles (260).

No pensemos, en los casos de compra de la totalidad de la nave, que el armador busca concentrar su propiedad; precisamente de eso es de lo que huye todo «parçoeiro» prudente. Si uno llega a apropiarse de la totalidad de los quiñones no será por mucho tiempo: o bien se dispone a vender la nave sin contar con posibles copropietarios, o bien se apresura a buscar nuevos socios con quienes compartir gastos y riesgos. La propiedad se ve, en general, muy fraccionada para el porte más bien mediocre de los buques gallegos, y este fraccionamiento denota el peso de los pequeños armadores dentro del conjunto. Tengamos en cuenta que no nos movemos en el mundo comercial de Génova

(251) CARRERE. *Barcelona*, I, 210; COLL JULIÀ, Nuria, *Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la baja Edad Media*, «Homenaje a J. Vicens Vives», Barcelona, 1965, I, pp. 377-393.

(252) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 57.

(253) MP. C II-5, 27 v.; AHPPO. Mun. IV-D, 128(7), 13/1/1518.

(254) AHPB. Bernat Pi, *6.º Man. com.*, 5v.-6.

(255) AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 15.

(256) MP C II-5, f. 34.

(257) AHPPO. A. Mir, *Man. c.c. 1481-96*, ff. 73 v.-74.

(258) AHPB. B. Masons Min. *5.º man.*, f. 69 v.

(259) Doc. de 1446 publ. BRAG-CDII, I, pp. 142-143.

(260) ASG. Not. T. Duracino 4/182.

y Barcelona, sino en el del Golfo de Vizcaya, en el cual las divisiones en octavos y dieciseisavos son consideradas ya casos «extremos» (261).

Cuando en esas compraventas de participaciones entran extranjeros, como en los dos casos de Génova y Barcelona ya citados, hay que sospechar una maniobra defensiva de los «parçoeiros» gallegos contra medidas restrictivas a su actividad de transportistas. La venta de una pequeña parte a un barcelonés o un genovés —lo suficientemente pequeña como para que el nuevo «accionista» no tenga mucho poder de decisión en la compañía— puede ser suficiente para que el buque pueda, en caso de necesidad, figurar como de propiedad de éste, no siendo alcanzado por las medidas contra los competidores extranjeros y sirviendo de útil cobertura en caso de represalias. Esta es una práctica corriente en el Golfo de Vizcaya: se usa en el comercio inglés con Gascuña (262), la emplean hacia 1500 los mercaderes de Vizcaya (263) y seguramente el resto de la costa cantábrica que por aquellos años se servía de transportistas bretones y «osterlines». En estos dos casos los compradores son gente de confianza, que tiene una frecuente y larga asociación con los vendedores. En el caso de Génova, la venta la hace el mercader santiagués Fernán Sardiña a un menor, hijo de Lodisio Paxerio, el mercader asociado. Sardiña se reserva «en precario» la posesión y gerencia de la participación, que tiene todo el aspecto de ser una venta ficticia.

Al vender una parte de barco, se insiste en que el objeto de la venta no es una participación abstracta que se va a concretar, a la hora de las cuentas, en un tanto por ciento de las pérdidas y ganancias. Se recuerda la pura materialidad del barco, no sólo del elemento fijo, su casco («tam in illa navi inius themonis et duarum cohopertarum...») sino del costoso equipamiento en continua reposición («...quam in omnibus et singulis velis, corredis, anchoris, armis, bombardis et aliis apparatis et fornimentis»), cuyo mantenimiento incumbe, en la proporción que le corresponda, al nuevo «parçoeiro» (264). Se distribuyen también a prorrata las ganancias hechas por el buque: «nos... resçebemos de vos... toda a contia de mrs. por que vos bendestes o nabio Santiago de que nos eramos parçoeiros ennos tres quartos dél, e eso mesmo vos erades dél mestre e parçoeiro enno outro quarto, e eso mesmo... toda a nosa parte e quiñon e todos los fretes e gaaños e percalços que o dito nabio gaañou e percalçou... (265)». Los casos de propiedad total e indivisa, como dijimos, son excepcionales, pero no desde un punto de vista legal sino temporal: corresponden a unos momentos en que el buque cambia de manos, pasando a otra área geográfica y política y desapareciendo de la anterior; esta transmisión es la que puede coincidir con un cambio de nombre y pabellón. Estas ventas totales las encontramos, pues, en el caso de navíos extranjeros apresados y

(261) BERNARD, *Navires...*, 562.

(262) BERNARD, *Les expédients du commerce anglo-gascon après la conquête française: ventes réelles et fictives de navires*. «Annales du Midi», 78 (1966), pp. 263-270.

(263) «Algunos mercaderes, en fraude, compraban fingidamente navíos extranjeros, recibiendo de sus fiadores sus cartas de venta sin haber desembolsado un maravedí y así cargaban las mercaderías en tales naos extranjeras con título de suyas, dando sus fletes a los extranjeros como si la dicha venta no hubiera pasado» (GUIARD Y LARRAURI, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*, Bilbao, 1977 (ed. facs.), I, XCI).

(264) Cf. las escrituras de venta de buques gallegos en AHPB. B. Masons Min: *5.º man.*, f. 69 v. y BRAG-CDH I, 142-143.

(265) MP C II-5, f. 34.

comprados por gallegos (266), o cuando, inversamente, un buque gallego es vendido a un extranjero o forastero (267). Es el primero o el último paso de una cadena de compraventas parciales que se volverán a multiplicar.

La propiedad y situación jurídica del buque va cubierta, naturalmente, por el contrato de compraventa, de construcción o de constitución de la sociedad de armadores. Pero hay además otros dos documentos muy importantes que lo acompañan a lo largo de su existencia:

1) *El cartulario de a bordo*, llevado por el escribano (268); no se conserva ninguno para Galicia, o al menos no ha aparecido por el momento ningún ejemplar. En él se consignan, entre otras cosas, el rol de la tripulación, los distintos acuerdos hechos entre los mercaderes de la nave, y otras incidencias del viaje. Tenía fe notarial, y era pieza de evidencia concluyente ante los tribunales (269).

2) *El inventario*. Acompaña al buque en sus cambios de dueño. La meticulosidad con que se hacía debía de ser muy variable: los que he tenido en mis manos, correspondientes a genoveses y portugueses, son de una gran minuciosidad, dando un auténtico despiece de la nave, casco, palos, aparejos y jarcia, y todo el ajuar de a bordo (270). Otros son más someros, pero siguen siendo de todas formas una fuente de un valor extraordinario para el estudio de la arqueología naval y de la vida y costumbres de a bordo (271). Relativos a buques gallegos sólo he encontrado la mención a uno, en hoja aparte, que acompañaba a la nave de Pero de Vilela, de Cangas, cuando la vendió en Barcelona a 23/3/1454 (272) y otro muy escueto, inserto en la escritura de compraventa de un trincado de Pontevedra, que enumera sus anclas, aparejo, parte de la jarcia y «todos los outros seus aparellos que agora en él están (273)». Por su vaguedad no resulta muy convincente como tal inventario, y probablemente no pretende ser más que una cláusula que extiende la venta a los artículos relacionados.

b) *Financiación del viaje y cobertura de los riesgos*

El mercader gallego se mueve aquí, una vez más, entre dos aguas: las del Atlántico y las del Mediterráneo. Conociendo bien las prácticas de esta última área, se beneficiará de ellas siempre que la legislación le dé cauce para ello. Sin embargo, en sus tratos internos seguirá siendo fundamentalmente un armador de tipo atlántico.

Todavía en pleno siglo XVI se seguían empleando en la Castilla del Norte dos sistemas de cobertura de riesgos que iban a tener la vida dura: el préstamo a riesgo y el cambio marítimo, cuyas formas tradicionales aparecen empleadas con dos fines fun-

(266) Por ejemplo, Arch. Gral. de Guipúzcoa (Indice, p.439), cit. GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya en el S. XV*, 234 y n.5; AGS-RGS-II-1479,100, en que dos navíos ingleses apresados por piratas andaluces son comprados por sendos mercaderes gallegos (Publ. A. GONZALEZ GOMEZ, *Moguer en la baja Edad Media (1248-1538)*, Huelva, 1977, ap. doc. 6).

(267) Cf. nota 1, y MP. C II-5, f. 16 v., en que Ruy Gomes de Covas, de Pontevedra, vende un trincado a un portugués.

(268) V. *supra* cap. IV.

(269) *Partidas* V ix, 24.

(270) Inventario de la nave de Francesco di Recallo (ca. 1457-58), en ASG. Not. O. Foglietta Jr. 5/,s/n. Inventario de una nave portuguesa en *Descobrimentos*, I, 241 ss.

(271) Inventario de un ballener vizcaíno (ADBR. Chanot 66, f. 191 ss.

(272) AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas*, 1441-1468.

(273) MP C II-5, f. 16 v. (1433).

damentales: el anticipo de numerario al patrón-armador para preparar y emprender el viaje, y la cobertura de los riesgos incurridos en el mismo, más que nada por el buque y sus aparejos, muy indefensos incluso en los países en los que el seguro marítimo —que se hacía preferentemente sobre las mercancías— era una práctica corriente.

Ambas formas —préstamo y cambio— se emplean indistintamente con esos fines, y la terminología se hace a veces ambigua, sobre todo cuando la noticia de las operaciones nos llega a través de documentos extranjeros.

* El *préstamo a riesgo*, o *préstamo a la gruesa* era el más usado en el área del Golfo y del Canal; no llevaba implícita ninguna operación de cambio de moneda extranjera: el elemento de lucro que correspondía al prestador que arriesgaba su dinero estaba en la cantidad devuelta, mayor que la realmente prestada; ésta no figuraba en el contrato (274). Existían dos modalidades:

a) El patrón «prestaba» una cantidad al mercader cargador, cantidad que se supone viaja con él en su buque («y el risgo va corriendo la dicha cantidad sobre las mercaderias que llevo en la nao...»). El cargador, a su vez, pone unas mercancías como garantía. Este sistema perdura, en el área atlántica, por lo menos hasta el primer cuarto del siglo XVI y, en el tráfico de Indias, hasta principios del XVII.

b) El mercader hace al patrón un préstamo o anticipo que se supone destinado a equipar la nave, pagar soldadas a los marineros, etc., a devolver dentro de un determinado plazo de tiempo tras la feliz llegada a puerto. Si ocurre algún siniestro en el viaje, no está obligado a su devolución («los dichos capitanes... van corriendo el riesgo de los dichos siento e sinquenta ducados... hasta aver llegado en salvamento») (275).

La modalidad que decididamente emplean los gallegos, tanto entre ellos como en el extranjero, es esta segunda, más directa; no se han encontrado casos de la primera, aunque no se puede descartar su existencia.

El préstamo a riesgo aparece generalmente como una concesión graciosa y debe ser devuelto en la misma moneda en que se entregó. El dinero viaja en la nave a disposición del patrón, a riesgo del prestamista, por un plazo que suele ser de hasta 24 horas después de lanzar la primera ancla al rendir viaje.

* El *cambio marítimo* o *cambium* es, como en el caso anterior, un préstamo de dinero entregado a un mercader o, más frecuentemente, al patrón de una nave que se dispone a partir. El prestatario se compromete a restituirlo al final del viaje, si éste se ha hecho sin contratiempos, pero —aquí está la diferencia— en una moneda distinta a aquélla en que se entregó realmente la cantidad. Generalmente se trata de una moneda

(274) «La somme remboursée, indiquée sur le contrat, est supérieure à celle réellement prêtée qui, elle, ne figure pas dans l'accord. Il est donc impossible d'évaluer le bénéfice réalisé par le créancier. Celui-ci correspond à l'intérêt de l'argent et à la prime de l'assurance, car ce prêt comporte un risque; la somme avancée «stet ac vadet in nave... rixico, periculo et fortuna» (HEERS, *Gênes...*, p.167). En el Atlántico, el nombre de préstamo a la gruesa proviene de que se hace en las mismas condiciones; el dinero va «à la grosse aventure de la mer» del acreedor (Cf. TROCME-DELAFOSSE, *Le commerce maritime rochelais de la fin du XVe siècle au debut du XVIIe siècle*. Paris, 1952, 61-62).

(275) COORNAERT, *Les Français et le commerce international à Anvers*, II, analizando los sistemas corrientes en Castilla; las citas son intercalación mía y proceden de escrituras del AHP de Santa Cruz de Tenerife: 2078 f. 283 (27/7/1594) y 688 f.301 v. (23/7/1608). Aunque tanto libro como escrituras son tardíos, no son sino una supervivencia de la situación medieval, como veremos en el desarrollo de este apartado.

más fuerte, con un premio por ser de oro o plata (276). En este premio o en la diferencia de cambio de la moneda extranjera reside la ganancia del que hace el préstamo (277). Como el préstamo a riesgo, se emplea en el Atlántico como en el Mediterráneo, aunque suele ser más característico de esta segunda área.

El cambio y el préstamo, aunque llevan siempre consigo un elemento de especulación, no nacen como operaciones puramente financieras, sino como un intento de solución a dos problemas a los que se enfrentaba un transportista: el anticipo de fondos para los numerosos gastos regulares e imprevistos que se le presentaban durante el viaje y, problema especialmente agudo para los marinos del área atlántica, la cobertura de riesgos de su navío, que no van cubiertos por otro tipo de seguro. Las cantidades que vemos conceder, y que no salen necesariamente del bolsillo del fletador o promotor del viaje, sino de una persona cualquiera que actúa como prestamista, varían por lo tanto mucho, pero nunca son caprichosas: dependen del valor aproximado de la nave, y de lo que al propietario le costará reponerla en caso de pérdida; de su estado, y de lo que el prestamista esté dispuesto a arriesgar en un viejo armatoste en malas condiciones; de la duración del viaje, su peligrosidad, los gastos previsibles y de la capacidad económica del patrón para hacerles frente por sus propios medios (parte de ellos, al menos, los va a recuperar) sin tener que pagar los intereses del préstamo.

Dentro de las dos variedades de cambio y préstamo a riesgo, las modalidades eran muy variadas. La más corriente era, desde luego, el *préstamo a riesgo sobre el buque*, riesgo que estribaba en que el buque no llegase sano y salvo al puerto (278). Otro procedimiento que hace pensar, más que en una cobertura de riesgo, en un patrón apurado de dinero, consistía en hacer un *préstamo a riesgo sobre los fletes;* venía a pagarle todos o parte de ellos por adelantado, cuando se trataba del fletador o alguien asociado al viaje, o a hacerle un préstamo con cargo a los futuros fletes percibidos, cuando el prestamista era una tercera persona.

Un anticipo de estos es concedido por el mercader genovés Filippo di Bozollo a su transportista Afonso Fernandez de Mourelos, a 9 de Agosto de 1457, en vísperas de un viaje a Sicilia: 300 florines, que Bozollo se compromete a «pagarli avanti che la nave si parta di Janua e contarli in li sui noliti venendo la nave a salvamento a Genua che cossì prasa a Dio (279)». La cantidad adelantada le será descontada del pago de los fletes si el viaje llega a feliz término. Un tipo más puro, y hecho según la normativa vigente en Galicia es el concedido en Vivero, en 1374, al patrón de una coca hanseática: el prestamista —un tercero que va en la nave— adelanta el importe total del flete al patrón, y se cobrará del fletador a la llegada a L'Ecluse: «E por quanto vos Françisquin Vusson, mercador, presente —reconoce el patrón—, me destes e pagastes et eu de vos

(276) Por ejemplo, Gonçalo Peres, patrón de una nave de Pontevedra, recibe de Ares Gonçalves do Vilar y de Gonçalo Abril, de Santiago, sendos cambios en maravedís pares de blancas. La devolución se va haciendo, a plazos, en doblas de oro de la banda (AHPB. B. Masons Min. *5.º man.*, ff. 26-27).

(277) HEERS. *Genes...*, p. 167; BERNARD. *Navires...*, p. 639.

(278) 1435. Junio 23. Genova: Gabriel «Secamelga», patrón del *San Jorge* de La Coruña, recibe del castellano Juan de Licona «in peccunia numerata, ad risicum dicte navis, ducatos centum octuaginta in auro, boni auri et justi ponderis, conversos in expedicione et fulcimento dicte navis», a devolver «postquam dicta navis reversa fuerit Januam ad salvamentum deversus Eiviza...» (ASG Not. B. Bagnara, 3/223).

(279) ASG. Not. Oberto Foglietta Jr. 5/300.

reçebi por me feserdes graça e amor todo o frete que montava e podia montar... outorgo e consco que o dito frete... que o poño e dou e demyto en vos... e que o aiades por los ditos viños, ou quen vos quiserdes con vosso çerto recado... E digo e mando ao dito Afon de Ferrol [el fletador] que recuda e dé e entregue a vos... con os ditos royaes de frete ou parte dos ditos viños (280)». El importe lo recibe, oficialmente, en moneda de oro de Flandes, lo que por una parte no tiene nada de especial, ya que es costumbre pagar los fletes en la moneda del país de llegada; pero es posible que esté en juego una operación de cambio, con la que el prestamista pueda resarcirse. El documento, que recibe la forma de una escritura de reconocimiento de deuda, especifica que el préstamo se hizo «para cousas que me complen e bisteçemento da dita coqua e manteemento da compaña dela», la fórmula más habitual en todas partes. Una variante es el concedido, también con cargo a los fletes, por Martín de Plencia a Vasco Gonçalves, en Trapani, a 20 de Abril de 1458, para gastos de viaje, «sub rixico, periculo et fortuna Dei, maris et gentium maritimi predicti, ac navis et nauli ipsius navis», a devolver en dinero contante sacado de los «naulis, introitibus et lucris dicte navis» o, de no ser así, en especie: lo que pide, en concreto, es el bote auxiliar de la nave, con la cual responde en caso de no pagar la deuda (281).

La diferencia entre cambio y préstamo a riesgo, que tiende a difuminarse por la identidad de uso, lleva a frecuentes confusiones: en muchos préstamos, como el señalado para Vivero, se infiltra un posible elemento de cambio; por otra parte,la terminología se entremezcla. En un documento barcelonés de 1463 se habla de un «*cambi* de trescents florins d'or donat en Biscaya *a risch de la nau*». Esta última expresión es típica del préstamo a riesgo, pero la operación es indiscutiblemente de cambio (282).

Los cambios propiamente dichos pueden darse en moneda de dos países (283), o en moneda nacional, de vellón a oro. Vimos ya una concesión de cambios en Santiago, en pares de blancas, que se devuelven en Barcelona y Valencia en doblas de la banda, jugando aquí el cambio sobre el premio del oro. Se puede también jugar con las devaluaciones o revaluaciones monetarias. En 1461, Pero Vidal de Pontevedra y consortes debían al mercader barcelonés Bernat Bonet, desde 1438, «dusentos florenos auri Aragonie valentes centum triginta libras Barch., quos michi confessi fueront debere pro resta cuiusdam cambii» (284). El cambio de florines a libras que da Bonet no es el vigente en ninguna de estas dos fechas. Hasta 1457 una libra equivalía a 1,81 florines; desde ese año bajó a 1,45. El cambio que aparece en el documento es de 1,53 florines/libra: un 4% sobre la cantidad prestada, en un intento de recuperar parte de ella tras la devaluación.

El riesgo del acreedor se solía mantener durante un lapso determinado de tiempo (generalmente 24 horas) a partir de que el buque, llegado sin contratiempos a puerto,

(280) SAB, *Politieke Oorkonden*, 1.ᵉ reeks. 1325/3.

(281) ASG. Not. T. Duracino, 4/227.

(282) AHPB. B. Masons Min. 5.º *man.*, ff. 55-56.

(283) Diego Rodrigues de La Coruña recibe en Trapani, en 1456, un cambio «per florenis nonaginta duo et tarenis quatuor, ad racione soldorum triginta octo per singulo floreno» (ASG. Not. O.Foglietta, 5/118). Dos gallegos, en Genova, operan con doblas «seu valore earum». Gabriel Secamelga dice haber recibido 25 doblas de Pero Vidal, y se compromete a devolverlas en Genova, a la vuelta de Ibiza, «seu tantam quantam bone peccunia valentis earum valorem» (ASG. Not. B. Bagnara, 3/216). Seguramente no ha recibido doblas, sino otra moneda corriente en Genova.

(284) AHPB. B. Masons Minor, 4.º *man.*, f. 4 v.

echase la primera ancla. Transcurrido éste, se iniciaba otro durante el cual la cantidad pasaba a estar a riesgo del deudor, y dentro del cual debía tenerla disponible para su devolución en cualquier momento en que el acreedor o persona autorizada por éste se la reclamase, período que podía ser hasta de 20 días más. Los prestamistas, que no siempre topaban con gentes solventes ni honradas, debían tomar garantías: el buque, una hipoteca sobre los bienes, el producto de los fletes... y además establecer una penalización en dinero, generalmente del doble (285).

En ocasiones, el reconocimiento de la deuda tomaba la forma de una letra de cambio, sistema más gravoso para el prestatario y más arriesgado para el prestamista (286). Si éste era un sistema bastante usual en el Mediterráneo, sólo he recogido dos casos de gallegos que la hayan aceptado, aunque es cierto que, si esas letras o la mención de ellas han dejado rastro en las fuentes, fue porque tuvieron problemas a la hora del vencimiento; no sabemos en realidad si muchos más lo hacían. Estos dos casos —Diego Rodrigues, en Trapani, en 1456 y Roy Fariña en Nápoles en 1463— se han visto en detalle en un apartado anterior de este mismo capítulo.

Las condiciones de estos cambios y préstamos, en que el acreedor llevaba todas las de ganar, salvo en caso de siniestro, hacen pensar que el patrón las aceptaba por pura necesidad de ese anticipo sin el cual no podía hacerse a la mar, y también por librarse de la ruina total en caso de naufragio: el interés que pagaba era el equivalente al coste de una póliza de seguros. Parece que era corriente, sin embargo, el fraude de pedir préstamos sobre barcos viejos y hundir éstos para quedarse con la cantidad. Como eran más frecuentes los naufragios poco catastróficos, en los que se podía salvar toda o

(285) *1435*, Junio 17, Genova: «Quasquidem dublas viginti quinque... dictus Gabriel... promisit... solvere... in dies octo... postquam dictus Gabriel fuerit reversus Januam de Eiuiza...», bajo pena del doble y obligándose con hipoteca sobre sus bienes (ASG, B. Bagnara 3/216).

1435, Junio 23 (el mismo, préstamo recibido de un compatriota de La Coruña): Promete devolver el préstamo al regreso, sin plazo: pena del doble. Se obliga con la nave (*Ibid.* 223).

1459, Mayo 16, Génova: para un viaje Génova-Sicilia y vuelta, el préstamo sigue a riesgo del acreedor «usque ad horas viginti quatuor proximas secutas postquam navis ipsa apulerit in Janua... quibus horis... elapsis dicta quantitas peccunie... stet... rixico, periculo et fortuna dicti Alfonsi...», y debe pagarse «infra dies decem proximos secuturos postquam navis ipsa anchoram in mari proiecerit in Janua». Pena del doble. Se obliga con sus bienes (ASG, T. Duracino 4/232).

1457, Agosto 3, Génova. Viaje Génova-Sicilia y vuelta: devolución «post apulsu dicte navis ad salvamentum in portu Janue pro horas viginti quatuor... et exinde super quandocumque ad liberam voluntatem simplicem requisitus dicti Martini». Pena del doble. Se obliga con todos sus bienes muebles e inmuebles, en especial su nave con sus accesorios y aparejos y el producto de los fletes (ASG T. Duracino 3/243).

1458 Abril 22, Trapani. Viaje Trapani-Noli o Génova: devolución «postquam in loco predicto apulerit et duta seu sulta prima ancora navi... et stando ibi per horas viginti quatuor naturales, abinde in antea sit finitus rixicum predictum et dicta quantitatis peccunie... stare debet sub rixico, periculo et fortuna dicti Vaschi [el patrón]... et non dicti Martini». Vasco Gonçales deberá pagar «in loco exoneratorii predicti ad dies duodecim numerandum a decursu dictarum viginti quatuor horarum...». Se obliga con la nave, sus aparejos y accesorios, el dinero de los fletes y sus bienes en general (ASG, T. Duracino 4/227).

1489. Pero Piñeiro recibe en Barcelona un préstamo de Fortún de Rimatres. Muere debiéndolo y pasa la deuda a su hermano, también marino, que anda por el Mediterráneo y se escabulle del pago. Rimatres pide justicia al rey, quien ordena a las autoridades catalanas que retengan al deudor anulándole los guiajes que haya solicitado, siempre que alguien lo denuncie y reclame el pago, y dándole 6 días de plazo para pagar (*Docs. Rel. Intern. RR.CC.*, III p. 219).

(286) CARRERE, *Barcelona...*, I, 215.

buena parte de la mercancía sin pérdidas personales, el dinero era lo primero que se ponía a salvo (287).

En caso de naufragio, y por poco oscuro que quedase algún punto del percance, el acreedor revolvía cielo y tierra para conseguir del patrón siniestrado la devolución del dinero. El caso de Afonso Fernandez de Mourelos, propietario de una nao de La Coruña que naufragó en Génova en 1458, es un ejemplo notable y magníficamente documentado, que ilustra las complicaciones en cadena que podía originar este sistema de préstamos:

En Enero de 1458, en vísperas de realizar un viaje a Sicilia, Afonso pidió un anticipo «ad rixicum naulorum» a su fletador, Filippo di Bozollo. Pero la operación no se hizo entre estos dos, sino a través de un intermediario, el bilbaino Martín de Plencia, que pidió el dinero a Bozollo en nombre del patrón y lo entregó no a éste sino al hombre que en aquel momento patroneaba la nave con un poder suyo, Vasco Gonçalves.

En Abril, ya en Trapani, Martín de Plencia, que iba a bordo, concedió a Afonso (es decir, a Vasco Gonçalves) otro préstamo, esta vez en forma de «cambium»: 515 ducados y 178 £ genovesas de oro, a devolver en Noli (o en Génova, a ser posible) en los 12 días posteriores al plazo de 24 horas tras echar el ancla, en que el dinero seguía a riesgo del acreedor.

La nave llegó sana y salva a Noli, donde descargó parte del cargamento; luego fue apresada por los catalanes que bloqueaban Génova y llevada a unirse a la flota bloqueadora, donde se hundió de resultas de una tempestad, con el resto del cargamento a bordo.

Afonso Fernandez de Mourelos no se quedó tan fácilmente con los préstamos concedidos: tuvo que enfrentarse a las reclamaciones de Martín de Plencia, a quien Filippo de Bozollo reclamaba el primer anticipo, habiendo llevado ya la reclamación ante el Cónsul de los castellanos. Martín de Plencia había recibido en Enero los 240 ducados, pero no los había entregado a Vasco Gonçalves. Por lo tanto, de la suma total de los dos préstamos, reclamaba:

a) 275 ducados (515 menos 240)

b) 160 £ como resto de las 178 del segundo cambio

alegando que el buque estuvo en puerto, después de las 24 horas de riesgo, «nedum pro horas viginti quatuor, inde pro dies octo sive novem continuos» en cuyo tiempo la cantidad pasó a estar a riesgo del deudor.

El coruñés contraatacó, reclamando:

a) los 240 ducados del primer préstamo, que no había recibido

b) el pago de los fletes que se le debían por el viaje

c) una cantidad de jarcia y otros efectos del buque rescatados por el bilbaino del naufragio y depositados en su poder

alegando que no devolvería los préstamos porque la nave naufragó en Génova, con la mayoría de su cargamento sin descargar y, por lo tanto, sin haber rendido viaje en sentido estricto, ya que las condiciones de la carta de fletamento eran descargar en Noli solamente en el caso en que, por las circunstancias del bloqueo catalán, no se pudiera

(287) PEGOLOTTI previene en su manual contra las prácticas de algunos patrones «poveri e malvagi», y aconseja examinar bien el estado del buque y asegurarse de que el patrón es su verdadero propietario y no un «padrone posticcio» que no puede responder con él.

hacerlo en Génova, y de ser posible, hacerlo solamente en este segundo puerto. El tribunal arbitral al que se terminó recurriendo, y que vimos en acción en otra parte de este capítulo, dictó una sentencia más favorable al patrón coruñés de lo que se podía esperar, y por la que éste terminó cobrando sus fletes y quedándose con la cantidad de dinero que había cobrado en efectivo, es decir, el «cambium» de Trapani (288).

Por la larga convivencia con catalanes y genoveses, los gallegos conocían perfectamente el seguro marítimo del Mediterráneo, por el que se podían asegurar tanto naves como mercancías; sin embargo, en su condición de extranjeros se encontraban con serias cortapisas para su uso en beneficio propio, e incluso para que sus fletadores pudiesen asegurar la mercancía que transportaban en sus navíos (289). De ahí que, como vimos, cubran sus riesgos personales y los de sus buques a base de préstamos y cambios, y transporten sus propias mercancías aparentemente sin asegurar.

Esta barrera fue una de las que desaparecieron entre Castilla y Aragón con la unión de los reinos: en los años finales del XV encontramos a mercaderes gallegos asegurando sus cargamentos de ida y retorno, como unos más entre los otros catalanes (290), y haciendo asimismo seguros sobre el casco y aparejos de sus buques o de las partes que tienen en ellos (291).

Por lo que respecta a Castilla, es un hecho bien conocido la tardía introducción del seguro marítimo y su todavía más tardía reglamentación oficial. Las disposiciones sobre seguros redactadas por el Consulado de Bilbao en Febrero de 1520 son «el primer cuerpo legislativo de seguros marítimos que atañe al mundo atlántico». Sin confirmación real todavía, «no tienen más valor que el de un bosquejo o proyecto que nos informa de unos usos y costumbres locales bilbaínas en materia de seguros, lo cual no

---

(288) ASG. Not. T. Duracino, 4/227, sumario y sentencia. Hay además en este legajo una larga serie de declaraciones de testigos sobre la descarga, las circunstancias de la captura y el posterior siniestro.

(289) V. *infra* parte II, capítulo IV.

(290) Fernán Domingues, mercader gallego, a través de su apoderado Pere Ventelló de Barcelona, asegura un cargamento de pescado salado de Galicia a Barcelona. El seguro cubre un eventual transbordo en ruta, y lo suscriben dos aseguradores por una suma total de 50 ducados (AHPB. P. Triter, *Lib. 8.º seg.*, 18/12/1497, ff. 140-140 v.).

Johan de Santiago, de Noya, realiza la misma operación, personalmente, para un viaje redondo desde Levante a Galicia y vuelta:

1) Viaje Vinaroz/Peñíscola-Noya/Muros, en el navío de Martim Pimentel de Aveiro, con vino, mantas y dinero. El riesgo cubre hasta la descarga en tierra en uno de los dos puertos alternativos de destino. Suscriben aseguradores por un total de 300 ducados oro.

2) El regreso no especifica mercancías ni buque, que puede ser cualquiera. El viaje es desde Noya/Muros hasta cualquier puerto de la costa de Barcelona o Valencia; el riesgo cubre hasta la descarga, que no sea más al Norte de Barcelona, y que comprende gastos en caso de rescates, transbordos, etc. Suscriben aseguradores por 100 ducados (Ibid. Lib. 13º, ff. 14-15, 5 y 6/6/1501).

Alonso de Cariño, a través de Johan Trillo de Barcelona, asegura un cargamento de pescado de Galicia con destino a Tarragona, Barcelona o Colliure. Suscriben 2 aseguradores a 50 ducados cada uno (*Ibid., Lib.6.º*, ff. 124 v.-125 (24/10/1496).

(291) Bartolomé de Miño, a través de Miquel Font, asegura «lo buch de la calavera del dit B. de Minyo o altre qui's vulla lo patroneig» por 7 meses a partir del 1/10/95, en todos los mares, por 150 ducados A 2/10/1495 (AHPB. P. Triter, 5.º lib. sec., f. 48).

Francisco de Miño, patrón de la *Santa María de Gracia*, tasada por el Consolat de Mar en 500 £, asegura 1/4 del casco y aparejos que le corresponden, por 100 ducados oro, en todos los mares y por un año a partir del 1/5/1501, con fecha 30 de Abril de ese año (AHPB. P. Triter, *Lib. 13º sec.*, f. 10 v.).

deja de ser importantísimo dada la fecha en que se recopilan, pero carecieron de fuerza legal para ser aplicadas y exigidas (292)». Se redactaron para orientar a los tribunales en los litigios que solía haber sobre el particular, lo que indica que la práctica del seguro ya venía de antes. La reglamentación oficial se promulgó en 1528, en las Ordenanzas del Consulado de Burgos.

Los gallegos, pese a su soltura con los seguros mediterráneos, se mostraron singularmente reacios a introducir la práctica en su tierra, cuando ya la utilizaban burgaleses y bilbainos. Pues una cosa era abrir una póliza que iba a ser suscrita por unos aseguradores catalanes —como lo son absolutamente todos los que firman los seguros citados más arriba— y otra inducir a unos gallegos a arriesgar así sus dineros (293). Es indudable que el elemento de riesgo asumido por terceros no interesados directamente en el negocio —un componente especulativo inseparable del seguro propiamente dicho— repugnaba a la idiosincrasia y a la mentalidad económica de los dichos terceros, y que los seguros no fueron adelante en Galicia por falta de aseguradores. Pero tampoco los interesados —cargadores y transportistas— veían más allá. En fecha tan tardía como 1521, con los franceses en guerra rondando la costa y hostilizando y apresando naves españolas, un viaje Muros-Barcelona, considerado arriesgado por dos de los tres armadores y co-patrones, enfrenta a éstos, que sólo sugieren dos soluciones: 1) no ir, y 2) que uno de ellos, que fue quien contrató el viaje sin contar con los demás y está empeñado en ir a toda costa, vaya patroneando personalmente el buque, y por su cuenta y riesgo; en caso de desgracia indemnizará a los otros proporcionalmente a la parte que tengan en el negocio. Pero el hombre se niega a aceptar estas condiciones, ya que alega la existencia de un contrato previo por el que se iba a pérdidas y ganancias a partes iguales, independientemente de quien contratase el transporte (294). Este conflicto, cuya solución final no conocemos, no hubiera llegado a producirse si se hubiera hecho un seguro sobre el casco del buque. Pero es probable que fallaran los aseguradores, sobre todo conociéndose la situación bélica.

No es, pues, por desconocimiento de la práctica por lo que los seguros no prosperan en la Galicia de la temprana Edad Moderna. De todos modos este concepto de cobertura de riesgos tan dependiente de la especulación entra muy tardíamente —mucho más que en Castilla— en los demás países ribereños del Golfo de Vizcaya (295).

---

(292) BASAS FERNANDEZ, M. *El seguro marítimo de Burgos (Siglo XVI)*. Bilbao 1963, p. 15.

(293) Es casi innecesario recordar su funcionamiento en esta época: el propietario de la mercancía o navío a asegurar abre una póliza, que los aseguradores, terceras personas que invierten su dinero en una operación especulativa, suscriben con cantidades variables; si el viaje termina bien, cobrarán una prima proporcional al riesgo; si fracasa deberán abonar las sumas suscritas al propietario.

(294) AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1521, ff. 15-17.

(295) Cf. TROCME-DELAFOSSE, *Le commerce maritime Rochelais...*, pp. 66-67 y BERNARD, *Navires...*, pp. 687-688.

b) *El transporte*

1/ *La carta de fletamento*

Aunque el transportista fuese uno de los propios socios, y la propiedad del buque de todos ellos, era absolutamente indispensable hacer con el que patroneaba la nave un contrato de transporte, la carta de fletamento: ésta, junto con el conocimiento de embarque, era el documento que justificaba y respaldaba legalmente la presencia a bordo de unas mercancías que de otra manera podían tenerse por robadas (296), y la finalidad respetable del viaje.

Es paradójico que, en una región donde imperó la carta partida por ABC para los contratos privados bilaterales, la carta de fletamento, la «charte-partie» por excelencia en toda el área regida por los Roles de Oleron (297) no revista esa forma diplomática. Si era usual en otros países que estos documentos fuesen de confección privada, en Castilla la carta de fletamento fue siempre una escritura pública, cuyo primer modelo se fija en las Partidas (298). Aparte de esta diferencia, ni en contenido ni en fórmulas se diferencia grandemente de los distintos contratos de este tipo que se redactan tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, pues en ella se concretan unos puntos básicos e indispensables: identificación de patrón y fletador, identificación y eventual descripción de la nave, descripción del servicio y del viaje, compromiso del patrón de entregar la embarcación en condiciones para el viaje y de llevar la mercancía a su destino, compromiso del fletador de pagar los fletes y cumplir las otras condiciones que se hayan acordado, estipulación del precio de éstos y de la forma y plazos de pago y establecimiento de una serie de sanciones recíprocas en caso de incumplimiento.

Pero dentro de estos marcos aparentemente rígidos había las «desvariadas posturas e pleytos» que patrón y fletador acordaban en cada caso particular, parte de las cuales estaban reguladas por la costumbre de la tierra y otras por acuerdos privados entre las partes. Esta gran versatilidad de las condiciones hacía conveniente —en Castilla obligada— la intervención de un escribano público que les diese forma en el común lenguaje legal; pocas de las cláusulas de estos contratos eran de pura rutina y susceptibles de normalización, pues en prácticamente cada una de ellas se podía introducir una variable.

No sé si el modelo, bastante simplificado, que proponen las Partidas se llegó a utilizar en la práctica; la carta de fletamento más antigua que he podido localizar data de 1374, y obedece ya a un modelo más desarrollado que estará en vigor a lo largo de todo el siglo XV y se prolongará en los siguientes: tenemos, pues, para nuestro estudio un único tipo de contrato, común a los formularios notariales de toda la Corona de Castilla, que, en su versión gallega, presenta ligeras variantes más en el tiempo que en el espacio, y que a su vez forma parte del grupo de cartas de fletamento que llamaremos «atlántico» por contraposición al «mediterráneo»: un tipo bastante homogéneo desde Sevilla hasta Lübeck y que tiene como denominador común, tanto en las cartas notaria-

(296) BERNARD, *Navires...*, 684.

(297) La práctica y el nombre se emplean en Francia, Inglaterra (donde todavía hoy se llama *charter-party*), los países de la Hansa, donde aún se parten por ABC en 1461 (*Hansisches Urkundenbuch*, VIII n.º 1069, p. 653, en DOLLINGER, *La Hanse*, 515-516). Esta forma experimenta un retroceso total ante el avance de la institución notarial en estos países.

(298) Partida III, xviii, 72.

les como en las de confección casera, su ajuste a los usos consagrados por los Roles de Oleron.

Pese al conservadurismo de las expresiones y fórmulas externas, potenciado por el hecho de documentar una realidad que no cambia (299), la carta de fletamento es uno de los documentos contractuales más ricos y flexibles que hay en la documentación mercantil. No se presta a la normalización más que en los aspectos puramente formales: cada viaje es una aventura aparte y, dentro de los amplios marcos del derecho nacional o consuetudinario, se permiten toda clase de combinaciones y tratos entre el patrón y el fletador. Son escrituras largas, prolijas, minuciosas, en las que no pueden caber malentendidos ni quedar cabos sueltos. En el período de siglo y medio a lo largo del cual seguiremos varias cartas de fletamento hechas en Galicia, el tiempo no parece haber transcurrido si no es para acentuar la impresión de arcaísmo que dan las más modernas, con sus fórmulas que van degenerando paulatinamente hasta convertirse a veces, junto a la precisión de las más antiguas, en un verdadero galimatías. Galimatías puramente lingüístico, pues los interesados saben muy bien qué realidades hay bajo las viejas expresiones (300).

Las cartas de fletamento gallegas, de las que conservamos sólo unos pocos ejemplares, forman tres grupos atendiendo a la cronología. El primero consta de un solo documento, redactado en Vivero en 1374, y es el más interesante, al tratarse de un ejemplar original de los que se llevaban a bordo: una carta en pergamino, expedida por el notario y dada al patrón, junto con otro ejemplar que se llevaba el fletador. Cuidadosamente redactado, con todas sus fórmulas completas, es un perfecto modelo, del que los posteriores parecerán copias más o menos corrompidas. Se ha conservado casi milagrosamente en el Archivo municipal de Brujas, incorporado al expediente de un pleito (301).

El segundo grupo de cartas de fletamento procede del minutario de un notario de Pontevedra de los años 1433-34 (302), que contiene las minutas de un pequeño número de ellas. Aun en este estado abreviado, y por las razones que se han expuesto, están cargadas de información, pero las fórmulas están ya gravemente corrompidas con respecto al documento del primer grupo. Nos gustaría saber si esta corrupción no era más que simple desaliño en la redacción de la minuta, y si en los ejemplares que se llevaban las partes no estarían las fórmulas expresadas con más corrección.

Una aproximación a la respuesta nos la puede dar el estudio de los documentos del tercer grupo, perteneciente ya al siglo XVI: son los contenidos en los protocolos del notario, también pontevedrés, Afonso García do Sisto, y en los restos de otro de Johan Fernandez Agulla (303). Se trata en este caso de los originales registrados en la notaría, íntegramente redactados. Por ellos podemos ver que no ha habido evolución alguna

(299) «Etant donné... que le dépérissement des traditions et des techniques medievales a été très lent, les documents mediévaux d'une part, modernes d'autre part, se prêtent un mutuel appui et s'éclairent souvent les uns par les autres. Il n'y a pas de différences fondementales entre les chartes-parties du XIVe siècle et celles du XVe et du XVIe siècle» (BERNARD, *Navires...*, 13).

(300) *Op.cit.*, pp. 680-681.

(301) SAB, Politicke Oorkonden, 1e reeks, 1325/4.

(302) MP. C II-5, *Restos de minutario de Lourenço Eanes, 1433-34.*

(303) AHPPO. Protocolos. Notario Afonso García do Sisto, prot. de 1522 en adelante; Municipal, IV-D. Restos de Protocolo de 1509 (J.F. Agulla).

desde finales del siglo XIV, ni desde el punto de vista formal, ni por la introducción de nuevas condiciones.

El estudio comparativo de estos tres grupos confirma su pertenencia a un modelo común. Algunos giros diferenciadores parecen deberse sobre todo al formulario utilizado por cada notario; condiciones donde se puede dar una cierta medida de rutina, como son las penalizaciones señaladas en caso de incumplimiento, parecen también dictadas por el uso común en los medios mercantiles de cada villa, más que por una iniciativa expresa de las partes (304).

Junto a ellos examinaremos también un número mucho mayor de cartas de fletamento suscritas por patrones gallegos en el Mediterráneo. Son prácticamente todas ellas escrituras públicas notariales, lo que ha contribuido a su conservación; la mayoría proceden de Barcelona y dos de Marsella. El ejemplar en italiano que se cita para Génova es una «apodixia», un original confeccionado privadamente y que se ha conservado, como el de Vivero, por estar entre las pruebas de un litigio. Estas escrituras, que pertenecen a países con distinta tradición jurídica y que difieren algo del tipo «atlántico» en aspectos de fondo y forma, nos interesan sobre todo por su contenido, para conocer las condiciones en las que los gallegos desarrollaban sus actividades transportistas. En ellas, junto a los usos vigentes en el área, vemos introducirse en bastantes ocasiones unos elementos extraños, procedentes del área atlántica: constituyen la modalidad llamada en esos países «a uso de Castilla» o «a uso de España», impuesta por vascos y gallegos, y cuyas características veremos más adelante.

Antes de emprender un estudio pormenorizado de estos contratos, es conveniente dejar aclarados unos pocos conceptos terminológicos:

El término de «fletador», de uso ambivalente, se va a aplicar aquí exclusivamente a la persona que contrata el servicio o la nave. La otra parte será simplemente el transportista o el patrón.

El documento conocido como «carta de fletamento» cubre, según los casos, dos situaciones bien distintas. Una de ellas, el fletamento parcial, es un contrato de transporte de mercancías, un servicio que el fletador puede compartir con otros más. El transportista hará un contrato de este tipo con cada cargador independiente que desee transportar carga en su buque. Es lo que en los documentos medievales catalanes se llama fletar «a quintarades». La otra situación es, en realidad, un alquiler de toda la nave («scarsum», «scar», en los documentos mediterráneos). Esta, aunque el patrón siga al mando de ella, queda a entera disposición del fletador, que puede utilizarla para cargar sus propias mercancías y/o subfletarla a terceros, actuando él mismo como transportista. Es un fletamento global o total.

En los dos casos, el patrón percibirá del fletador unos fletes, que responden a criterios variables: un tanto alzado por viaje, lo más usual en caso de fletamentos totales, y, para los parciales, un precio por unidad de embalaje (cajas, toneles, fardos...), de medida (moyos, celemines...) o de carga («tonelladas», «quintarades»...), aparte de una serie de bonificaciones y ayudas negociables.

No siempre es fácil, sobre todo en el área atlántica donde no hay términos diferenciados para los dos servicios, distinguir un fletamento parcial de otro global. Ambas modalidades quedan cubiertas por el mismo documento y las mismas fórmulas, y a

(304) Los más representativos de estos contratos se incluyen en el apéndice documental de este libro.

veces sólo se puede adivinar un fletamento parcial por el pequeño tamaño de las partidas transportadas o por las alusiones a otros cargadores, pues cada carta, salvo los casos, algo más frecuentes en Galicia, de que el total o un grupo numeroso de ellos suscriban una conjunta, es individual y autónoma.

Pasamos, pues, a examinar estas cartas, desmembrándolas en sus cláusulas fundamentales. Los ejemplos que apoyan este estudio no han sido recogidos exhaustivamente, por ser la mayoría bastante repetitivos; he procurado, sin embargo, que sean abundantes y representativos.

* *Identificación de las partes contratantes*

Como responsable del buque y suministrador del servicio aparece un hombre que se autodenomina «señor (= propietario) y patrón» del mismo. Esto es generalmente una simplificación: es raro que haya un único propietario y son relativamente abundantes los patrones delegados, que no siempre aparecen, en estos documentos, en su auténtica condición de apoderados. En caso de conflicto, el patrón principal, no el apoderado, será el responsable ante el fletador.

Nos encontramos con casos en que el propietario y patrón, suscribiendo en nombre propio la carta, delegue de hecho en un suplente sin que esto conste en el documento (305). Otras veces se especifica cuando el cargo es rotatorio (306) o compartido, en cuyo último caso pueden suscribir todos los patrones (307). En ocasiones se invierten los términos, y quien contrata es otra persona delegada por el patrón-propietario, que mientras tanto está realizando otros viajes (308). El fletador, que en muchos casos es un apoderado también, lo hace constar a veces en el contrato; otras, éste figura a nombre el principal, que luego delega en otros para tratar con el patrón y suscribir nuevos contratos si hace falta (309).

En los casos de fletamento global y subfletamento a un tercero, el contrato se hace entre el nuevo fletador y su cliente, pero figura siempre el nombre del patrón como

(305) 1457, Agosto 9. Génova. «Alfonso Ferrandes de Morelos dicto galego, patrone de una sua nave... de una banda, e Filipo di Bozollo de una altra banda... (ASG. Not. O. Foglietta Jr. 5/300). En el viaje fue de patrón Vasco Gonçalves, como sabemos por otra documentación paralela (*Ibid.* 3/200, 4/227, etc.).

(306) Pontevedra, 1522: «Vos el dicho Pero de Saavedra, como maestre del dicho navio (*Corpo Santo*, de Pontevedra) este año de myll e quinientos e veynte e dos años... o quien vuestro poder oviere» (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, f.55). El patrón efectivo es su sobrino y apoderado Gonçalo de Saavedra (*Ibid.*, ff. 57, 57 v.).

(307) Barcelona, 1413: «Johannes Domyngues de villa de Pontevedre Regni Castelle et Gomes Gonsalves... domini et patroni cuiusdam barxe... naulcamus sive locamus vobis venerabili Johanni Garroni, Fransisco et Dominico Manelli, mercatoribus civibus Barchinone, et vestris et quibus velitis, predictam barxan...» (AHPB. B.Pi. *Man. 1413*, f.4.

(308) Marsella, 1461. «Notum sit etc. quod Gonsaluus de Penela, galhecus, guardianus navis honorabilis viri Vasqui de Viegua, etiam galeci, vicini dicti loci de Noye, domini et patroni ciuisdam navis vulgariter nuncupate Sant Jaques... vici ac nomine predicti... Vasqui de Viegua,... pro quo patrono promisit de rato et ratihabitione et ratifficari facere naulizamentum...» (ADBR Chanot 66, f. 342 ss.).

(309) Barcelona, 1427. Tres mercaderes barceloneses que acaban de fletar una barca de Pontevedra, conceden poder a dos mercaderes de Montpellier, ausentes, «ad nauleandum sive conducendum pro nobis et nomine nostro» dicha barca en el viaje de vuelta, ajustando condiciones y haciendo pactos complementarios (AHPB. B. Pi, 6.º *man. com.*, f. 7 v.).

dueño eminente del buque (310). Cuando en lugar de un subfletamento había un traspaso del contrato, el patrón figuraba en pie de igualdad junto al primer fletador frente al segundo (311).

Dadas las posibilidades de eludir responsabilidades que se abrían ante situaciones como éstas, era importante para el fletador saber quién y qué era exactamente el transportista cuyos servicios contrataba. Ya las Partidas señalan la importancia de averiguar si el que figura como patrón es o no persona autorizada (312). Pegolotti recomienda saber si es también propietario de la nave y, en caso de ser «padrone posticcio», conocer, por sus cartas de poder y procuración, qué capacidad negocial tiene, y si incluye la de responder con la nave y los fletes o con sus propios bienes de fortuna (313).

* *Identificación de la nave*

Por poca importancia práctica que tenga el nombre de un buque a la hora de su identificación, en las cartas de fletamento aparece siempre o casi siempre; a veces se omite en el caso de algunas embarcaciones menores. Al no haber una matrícula, es muy raro (con la excepción de 1374) que se mencione su puerto de amarre habitual. El buque tiene la nacionalidad y vecindad de su patrón, aunque éste sea un hombre de tierra adentro (hay casos de buques de Santiago y de Toro, en Zamora). Se especifica generalmente el tipo de navío y el lugar donde se encuentra a la fecha del documento. Menos frecuente es su descripción, con unos datos que interesan al fletador, como su porte y capacidad de estiba, las condiciones de seguridad que puede presentar para la navegación en general y para el transporte de la mercancía (tipo de timón, número de cubiertas...). Si en los países mediterráneos, con una reglamentación muy estricta sobre la estiba según el número de cubiertas o puentes, es importante este dato, en otras circunstancias cuenta más el porte en las unidades de arqueo convencionales, o la capacidad en una medida concreta de la mercancía que se desea transportar. La unidad de arqueo expresada es generalmente la local, calculada de una forma aproximativa, aunque en ocasiones el patrón la facilita en toneles o toneladas. Típica de las cartas de fletamento gallegas, como de todas las castellanas y del Golfo de Vizcaya, es la inclusión de la fórmula piadosa «que Dios salve y guarde» o similar, a continuación de nombrar a la nave.

1374, Vivero: «a coqua Sanctus Spiritu do dito lugar de Pruçe [Prusia], que Deus salue... en este porto de Viueiro hu ora está...»(SAB. Pol. Oork., 1325/3, fletamento de la coca de Jan Westvale).

---

(310) Barcelona, 13/8/1450. «Capitols fets e concordats per e entre los honrats en Ricardo Davançati, Johan Bertran e Jacme Vadell, mercaders ciutadans de Barchna., de una part, e lo honrat en Bernat de Barqueres, mercader, ciutadà de Barchna., e en Pere Griso, mercader de la vila de Perpinyà de la part altra, en e sobre lo nolicjament... de aquella nau... Sancta Maria de Vilaverda... la qual es de Lorenç Iuanyes Fiel, de la vila de la Colunya del Regne de Castella» (AHCB Not. Nòlits, IX-10).

(311) Barcelona, 25/7/1474: «Capitols e concordia feta, fermada e jurada entre los honrats en Jaume Roqua, secretari del senyor Rey, Nicholas Milanès, de la ciutat de Milà, Martin de Burgos, de la vila de Muros en la provincia de Galicia, patró de hun balaner... e Marti Johan Toledo, mercador habitant en Barchinona...» (*Ibid.* IX-11). Los dos primeros, que tenían el ballener «a scar», lo traspasan a Toledo.

(312) III, xviii, 57. Interesante también la glosa de Gregorio López.

(313) *La pratica della mercatura*, ed. Evans, Cambridge, Mass. 1932, p. 324.

1392, Barcelona: «I barxa appellada de Sancta Trinitatis...» (AHCB. Not. IX-10, flet. de la barca de Johan de Oseira, de Noya).

1413, Barcelona: «Cuiusdam barxa unius themonis et unius cohoperte vocata Sancta Trinitatis, portate quinquaginta modinorum salis» (AHPB. B. Pi, *Man. 1413*, f. 4, barca de Johan Domingues de Pontevedra).

1426, Barcelona: Una nao castellana de I thimó e de una cuberta appellada Sent Christofori, la qual vuy es en la plage de la mar de Barchinona surta» (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, f. 10, nao de Alvaro Crú de Pontevedra).

1433, Pontevedra: «a pinaça que disen por nome Santa María do Camiño» (MP, C II-5, f. 4 v., pinaza de Johan da Abella); «a barcha que dizen por nome San Saluador (patrón Johan de Bayona) que Deus salue (*Ibid.*, 8); «a vosa barcha Santa Crus que Deus salue (patrón Afonso de Ansede) que esta enno porto e ponte (*Ibid.*, 9 v.).

1439, Marsella: «cuiusdam navis presente in gargata portus Massilie sistenti, sub nomine Sancte Marie appellate ... (patrón Johan de Deus, Coruña)». (ADBR, Chanot 46, f. 146).

1450, Barcelona: «aquella nau de un timó e de una cuberta appellada Sancta Maria de Vilaverda (patrón Lourenço Eanes Fiel, Coruña), la qual ara es a Iviça o de retorn de Iviça» (AHCB. Not. IX-10).

1456, Génova: «cuiusdam sue navis (Diego Rodrigues, Coruña), presentialiter in portu Janue existente, vocate Sancta Maria de Villa Verde, portate minarum sex milium vel circa» (ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312).

1457, Génova: «una sua nave (A.F. de Mourelos, Coruña) la qual se trova a lo presente in lo porto de Genova, la qual si piama Sancto Jacobo, portate di mina V^{m} in circa». (*Ibid.*, 5/300).

1461, Marsella: cuiusdam navis vulgariter nuncupate Sant Jaques (Vasco de Veiga, Noya), portus sex milium sestariorum mensure Arelatis, nunc, ut asserunt, infra portum Villefranque ancoris fermate» (ADBR, Chanot 66, f. 342).

1462, Barcelona. «Cuiusdam navis unius themoni et duarum cohopertarum vocate Sancta Maria, que nunc est in plagia maris Barchinone, anchoris affixa (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, f. 55 v.) (Johan Crú, Pontevedra).

1463, Barcelona: «una nau de un timó e dues cubertes appellada Corpo Santo (Gonçalo Peres, Pontevedra), la qual ara es en la plaia de la mar de Barchinona ab anchores surta» (*Ibid, 5.º manual*, f. 25).

1474, Barcelona: «hun balaner de hun thimó e dues cubertes appelat (en blanco: patrón Martín de Burgos, Muros), lo qual de present es en la plage de la mar de Barchna., ab anchores surt» (AHCB. Not. IX-11).

1483, Barcelona: «una nau de hun thimó e de dues cubertes apellada Sant Anthoni (Gil Vasques, Noya), la qual de present es en la plage de la mar de Barchna. ab anchores surta» (*Ibid.*).

1484, Barcelona: «una nau appellada Santa Maria del Camino que vuy es en la plage de la mar de Barchna., anchores efixa (Diego Dies, Muros)». (*Ibid.*).

s.a. (1495), Barcelona: «una barxa appellada o intitulada sots nom de Sant Jago (J. de Bandín, Noya), la qual vuy es surta en la plage de la mar de Barchna.» (*Ibid.*).

s.a. (ca. 1500), Barcelona: «I navili de port de setanta tonells o circa apellat lo Bon Jhesus (Goterre Falcón, Pontevedra), lo qual es en la platge de la mar de Barchna., anchores afix» (*Ibid.*).

1509, Pontevedra: «el navio de gábea que Dios salve e guarde nonbrado por nonbre

Santa Cruz (G. Vary, Arnemuiden) que agora esta surto a la barca de la Merçed dela dicha villa de Pontevedra» (AHPPO. Mun. IV-D 128 (5), s/fol.).

1522, Pontevedra: «la pinaça bordada de Juan López de Larín»; «el vuestro navio que Dios salbe e guarde nonbrado por nombre do Corpo Santo (P. de Saavedra, G.º Ribeiro, F. Lopes da Prancha, de Pontevedra), questa surto e amarrado en el río de la dicha villa de Pontevedra» (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 13. 55).

* *Descripción del servicio*

Una cláusula o cláusulas especificaban de una manera general el tipo de servicio que cubría el contrato. No siempre se indicaba explícitamente si se trataba de un fletamento total o de un contrato de transporte parcial; el término «scar», «scarada», «scarsum» es indicativo del primer caso. Se indica a veces el puerto de destino, antes de pasar a detallar la ruta, o la cantidad y tipo de mercancía a cargar, detallando en ocasiones los tipos de embalaje; cuando se trata de mercancías sueltas, como el grano, y son grandes cantidades, se concede a veces un margen de merma o exceso. En algunos fletamentos globales, especialmente si el buque se va a subfletar o a dedicar al corso, se menciona el tiempo de duración del contrato, sin especificar viajes. En cuanto a fijar la fecha de partida, las cartas mediterráneas parecen depender mucho menos de los cambios meteorológicos y establecen plazos de calendario; en Galicia se pone por delante la fórmula de precaución «do primeiro boo tempo que Deus der».

1374, Vivero: carga 50 toneles de vino. Flet. parcial. Salida «do primer boo tempo que lle Deus der» (SAB. Pol. Ook, 1325/3).

1392, Barcelona. Flet. global «per lo viatge de Atsamor e de Safi, que son dellà les plages de Niffe». Salida el 20/1/1393. «Que la nau sia del dit mercader, entrant e exient, astivada e a traves, e d'alt e de bax» (AHCB. Not. IX-10).

1413, Barcelona. «pro viagio Altissimo disponente fiendo ad partes de Aygues Mortes»; «pro viagio Deo concedente fiendo ad partes Sibilie». (AHPB. B. Pi., *Man. 1413*, f. 4; 6.º *manual comune*, f. 7 v.).

1426, Barcelona: «lo dit patró nolieja al dit mercader e a qui ell voldra la dita sua nau d'alt a baix, de lonch e de travers ab tota la cuberta». Flet. total («nòlit e scarada»), a cargar sal y trigo. (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, 10-10 v.).

1433, Pontevedra: «para que prasendo a Deus (el fletador) carrege enna dita pinaça sete tonees de vino dentro enno Rio de Lisboa e eu o dito Juan da Abella (el patrón)... dous tonees». Salida «do primeiro boo tenpo que lle Deus dé». Flet. parcial. (MP C II-5, f. 4 v.); «para que prasendo a Deus carrege enna dita barcha tres mill çeramiins de millo... para a costa de Viscaya». 15 días para cargar, y a continuación salida «do primeiro boo tenpo» etc. Flet. total (*Ibid.*, 8 v.); Viaje redondo Pontevedra-Lisboa y vuelta. Flet. parcial (*Ibid.* 9 v. 10).

1483, Barcelona. Flet. global, a cargar y transportar trigo suelto, con un margen de merma o exceso del 5%. Salida «per tota la present semana» (AHCB. Not. IX-11).

1484, Barcelona. Flet. parcial, a cargar vino en botas (*Ibid.*) s.a. (ca. 1500), Barcelona. Flet. total (*Ibid.*).

1522, Pontevedra. Flet. de una pinaza para «cargar en ella dez e sete pipas de vino e fruta en la vendeja de Paulos o Moguer o Redondela, que hes en el Reyno de Andaluzia». Salida dentro de 6 días. Flet. total (se limita la carga que puede llevar el patrón). (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1522, 111-111 v.).

1522, Pontevedra: «avemos de cargar en él çierto sal para plaziendo a Dios llebar en el dicho navio a la dicha tierra de Yrlanda«. Flet. total. Los fletadores se reservan la capacidad de subfletar, compartiendo ganancias con el patrón (*Ibid.*, 55-55 v.).

1522, Pontevedra. Fletamento total. Salida, tras 10 días de carga, «con el primero buen tiempo que Dios diere» (*Ibid.*, 13).

* *Descripción del viaje y especificación de la ruta*

Este capítulo se prestaba, naturalmente a muy diversas modalidades, que generalmente se precisaban cuidadosamente. El viaje más sencillo, era, evidentemente, la travesía directa de un puerto a otro sin escalas. Pero aun éstos podían eventualmente ampliarse. El «viaje redondo», de ida y vuelta, puede ser también simple, o con una serie de etapas encadenadas, cargando en un puerto lo que se va a descargar en el siguiente, y así sucesivamente hasta volver al punto de partida. Cuando iba un mercader a bordo, se podían dejar a su decisión eventuales cambios de ruta o nuevas escalas; son muy raros los casos en que éstas se dejan a discreción del patrón, de quien se desconfía radicalmente.

En efecto, uno de los grandes caballos de batalla entre patrón y fletador van a ser las escalas intermedias, que pocas veces son de conveniencia de ambos al mismo tiempo. Los dos están interesados en no perder su tiempo... pero no tanto en no hacérselo perder al otro. El patrón se resiste a veces a hacer escala en determinado puerto, que sabe peligroso, o donde ha dejado acreedores y esbirros de la ley esperando por él. Al mismo tiempo, como también él es comerciante, quiere aprovechar ese viaje pagado para hacer escala extra en algún puerto que le viene bien a mano para un negociejo, el cobro de una deuda pendiente, pasar por casa a ver cómo va la familia y coger de paso alguna mercancía para reexpedir. A veces, esta autorización se le concede explícitamente. Otras no; el patrón se la toma por su cuenta y se atiene a las consecuencias.

En las capitulaciones de las cartas de fletamento se trata de poner coto a estas escapadas de los patrones, insistiendo en que se vaya directo a los puntos de destino, «viaje no mudando», «tempo non perdendo». Algunas veces se evita explícitamente una escala, o se limita el tiempo de estancia. Las inevitables escalas técnicas, para coger agua o reparar una avería, no aparecen en el contrato, que sólo se preocupa de aquéllas en las que se hace carga y descarga. La introducción de una nueva escala en la hoja de ruta puede provocar un suplemento a la carta de fletamento.

1374, Vivero. «a dita coca dueue de yr... a dereita descárrega de todo en Frandes aa villa da Esclausa» ... prometiendo el patrón «que non aporte deste viage in Ingalaterra a todo meu poder» (SAB. Pol. Oork. 1325/3).

1426, Barcelona. Se fleta la nao de Alvaro Crú, de Pontevedra, para una serie de viajes en cadena: Barcelona-Ibiza, Ibiza-Niza con sal, Niza-Barcelona con trigo. Alternativa de sustituir la escala de Niza por la de Villefranche (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, ff. 10-11 v.).

1433, Pontevedra. Se fleta la barca de Johan de Bayona para llevar mijo a Vizcaya. Primera escala en Laredo, donde el fletador decide si se sigue a Bermeo o a S. Sebastián, en un plazo de 21 días (MP C II-5 f. 8 v.).

1433, Pontevedra. A. de Ansede carga «enna Ria da çidade de Lisboa ou ata Allandra ou ata [roto] onde mas quiseren os mercadores (*Ibid*, 10).

1450, Barcelona. Viaje de la *Santa María de Vilaverde*, de La Coruña, a Nápoles y

Sicilia. Después de hecho el contrato surge una escala imprevista en Messina, que ocasiona un contrato suplementario (AHCB. Not. IX-10, 13/8 y 31/8/1450).

1456, Génova. Fletamento de la nave de Diego Rodrigues de La Coruña para ir a Sicilia y vuelta, a cualquier cargadero de la costa Sur donde encuentre grano y que elijan los mercaderes, siempre que no se le obligue a ir más allá de Licata (ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312).

1457, Génova. Fletamento de la nave de A. F. de Mourelos, de La Coruña, para ir por trigo a Sicilia. Recalada en Trapani, donde toma órdenes; luego, «andare con dicta sua nave a uno o doi carigatori di Scicilia, sia dentro sia di fori, dove cometenno Tomaxino e Nicolozo Spinula». Al retorno, alternativa de descarga en Savona o en Génova, «in sua eleptione a dicto patrone, parendo a lui che el tochare sia più seguro» (*Ibid.*, 5/300).

1462, Barcelona. Viaje Murviedro-La Coruña, con una eventual prolongación de la ruta hasta Bretaña, dependiente de la decisión de los cargadores más fuertes: «en aquel loch de la costa de Bretanya a unt als dits mercaders o la maior part de aquells volran... e que lo patró haia a seguir la part dels mercaders qui més càrrega tendran en la dita nau» (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, 55 v.-56).

1463, Barcelona. Nave de Gonçalo Peres de Pontevedra, a Nápoles, y de allí a donde se le mande, que pueden ser los cargaderos de Civitavecchia, Talamone o Porto Pisano (*Ibid.*, *5.º man.*, 25-25 v.).

1483, Barcelona. Gil Vasques de Noya, saliendo de Barcelona, «tirarà dreta via viatge no mudat» a La Ampolla, «e d'aqui tirarà dreta via viatge no mudat en Gènova». Sin embargo, en nota al margen, se concede una escala en Tarragona, a la ida o a la vuelta de La Ampolla, «hon puga star per tempo de tres dies utils e carregadors per pendre e levar exàrcia per obs de la dita nau, e per levar e carregar... ccc mitgers de froment... d'en Galceran Solzina (persona aparentemente ajena al contrato). (AHCB. Not. IX-11). Esta concesión es poco corriente: los fletadores no quieren reparaciones en ruta, y los patrones procuran hacerlas entre viaje y viaje; tal vez Gil Vasques no tuvo tiempo y consiguió negociar esta escala para reponer jarcia y de paso coger el grano de Solzina.

1488, Jácome Díez, patrón de la carabela *Santa María del Camino* de Muros, fletada por dos mercaderes de Murviedro para llevar vino a Saint-Malo «atenta la forma de la carta del dicho afletamiento diz que dicho Jacome Diez avia de seguir con la dicha carauela a puerto de Sant Malo... e non podia nin se auia de detener en el puerto de... Muros mas de ocho dias». Llegado a Muros, no sólo prolonga la escala sino que se resiste a seguir viaje, pese a los ruegos y amenazas de los mercaderes que van con él, «poniendo a ello sus escusas e dilaciones». Le reclaman el valor de todo el cargamento (AGS-RGS-X-1488, 237).

1518, Brujas. Rodrigo Gonçales, gallego, patrón de la nao *Santa María del Camino*, fletado en La Rochelle por unos franceses para llevar vino a L'Ecluse. «Le dit Rodrigo s'estoit obligié et avoit promis de partir avecq le premier vent propice et amener lesdis vins oudit havre et Zwin de L'Escluse; néantmoins... il estoit allé en Galice ou il avoit esté longue espace, qu'il avoit laissié passer non pas ung, mais trois bons vents propices pour venir oudit Zwin». El vino se deteriora, los franceses pierden la venta y además echan a faltar cinco toneles, que los de a bordo han

vendido, estropeado o bebido. Al llegar por fin a Arnemuiden, la nave es arrestada y Rodrigo metido en la cárcel de Brujas a instancias de los furiosos mercaderes (SAB, *Sentences civiles in-quarto 1517-18*, ff. 133-133, publ. GILLIODTS, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, Bruges 1903-6, I, pp. 494-498).

* *Compromiso del patrón de entregar el buque en condiciones*

El estado y condiciones del buque eran cuidadosamente examinados por el mercader fletador, pues era mucho lo que estaba en juego para hacer peligrar su mercancía. En general, se conocían de oídas las condiciones marineras de los barcos, su seguridad y el cuidado y dinero que el patrón invertía en su mantenimiento. Era rentable para un patrón tener un buen buque, pues un mercader estaba dispuesto a pagar un flete más elevado a condición de que su mercancía —y muchas veces su propia persona— viajasen con seguridad y buen trato (314). La mala fama de una nave, difundida en los corrillos del puerto, podía echar a pique el trato a los patrones que descuidaban su mantenimiento (315). Pegolotti, en su *Pratica della mercatura* previene al mercader contra los patrones de poca solvencia económica, que dejan a veces perder sus viejos y desvencijados barcos para no tener que devolver los préstamos, y que escatiman todo el dinero que pueden en aparejo y tripulación (316).

Así, a la hora de fletar un buque, el mercader puede insistir en que se corrijan las deficiencias que encuentra: comienza un regateo con el patrón que, por su parte, quiere gastar lo menos posible. El mercader exige más marinería, un piloto a bordo, armamento y gente armada supernumeraria, especialmente en tiempo de guerra, botes auxiliares... Las condiciones varían bastante, porque en cada caso se ajustan a las deficiencias reales de cada nave en ese momento, o a las circunstancias externas que aconsejan recurrir a personal de refuerzo. Unas veces este acondicionamiento corre a cargo del patrón, otras del mercader; otras se parte el gasto.

1374, Vivero. «Eu o dito maestre... prometo... de dar e presentar a dita coqua ben esquipada e aparellada de mariñeiros e glometes e pajas e de todos los aparellos que para este navio que tal viage fase» (SAB *Pol. Oork.*, 1325/3).

1392, Barcelona. Barca de Johan de Oseira, en viaje a Berbería. «Primerament demana lo dit mercader que la barxa sia fornida de àncoras, de gúmenes, de velels, de arbor e de antenes, e qu'y aga 1.ª barcada de pedres (¿lastre? ¿munición para bombardas?). Item que sia fornida la dita barxa de xanfra e de compaga sues, en nombre de les quals es lo patró (exigencia de que el patrón sea hombre de mar y vaya a bordo), e que los dits mariners agan cascuns ses armes, e iiii ballestes e viratons» (AHCB. Not. IX-10).

(314) Cf. los comentarios que al respecto hacen los agentes de Datini en DINI, *Una pratica di mercatura...*, 23 y n. 122.

(315) 1505, Febr. 21. Barcelona. Joan Serra hace un seguro de paños enviado de Barcelona a Palermo, que pueden ir en cualquier nave «exceptat lo navili d'en Valentí e la barxa del gallego qui vuy es en la plage de la mar de Barcellona (AHPB. N.G. Gili, *Libro seguros* 6/3/1501-28/2/1505, s/f)».

(316) «Si vuol essere avisato chi puote d'avere a fare con padrone che sia ricco e non povero, però che'l navilio del povero padrone più delle volte per la impossibilitade del padrone di tutte cose necessarie al navilio saranno male guernite... e molte volte ne prende tanta moneta in presto ch'elli consente a fare rompere e perdere il suo navilio per non avere a rendere lo presto... e molti padroni poveri e malvagi l'anno già fatto...» (p. 322).

1426, Barcelona. Nave de Alvaro Crú, en viaje de rutina por el Mediterráneo: «bona e ben stanya, fornida de bon arbre, entenes, veles, d'ormeig, d'armes e de totes altres exàrcies e forniments a la dita nau necessaries per lo viatge davall scrit, e amarinada de vint e sis persones entre mariners e servicials, en nombre dels quals es entés lo patró, mestre e contramestre» (AHPB. A. Brocard, *Man. Febr./Mar 1426*, ff. 10-11 v.).

1433, Pontevedra: «me deuedes de dar... a dita vosa pinaça ben estanqua de agoa e de costado e ben aparellada de boo masto e uerga e treu e de áncoras e de caãbres e de todos los otros aparellos que lle fizeren mester... de uante e de re... batel para entrar e para seyr... (MP. C-II 5, 4 v.)».

1439, Marsella: Fletamento de la *Santa Maria* (Johan de Deus) «ad scayre, stagnam cooperte mortue (obra muerta bien calafateada) et a parte infera et extera munitam vellis, ferris, sarciis, et omnibus aliis necessariis et abilibus ad navigandum et amarinatam decemseptem personarum» (ADBR, Chanot 46, f. 146 ss.).

1450, Barcelona. Subfletamento de la nao de Lourenço Eanes Fiel, para varios viajes por el Mediterráneo. Deberá ir en buen estado «e armada e amarinada de LV homens tenguts de nau», incluyendo «patró, scrivà, notxer, mariner e altres officials de la dita nau» y de «XV homens no tenguts de nau axi que son entre tots setanta homens» (AHCB, Not. IX-10).

1456, Genova. Nao de Diego Rodrigues, a Sicilia en tiempo de guerra: «bene stagna, parata ac fulcita suis corrediis, sarciis, vellis aliisque quibusvis apparatibus... opportunis et necessariis ac hominibus, famulis e turma idoneis et apti pro complendo viagium infrascriptum (ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312).

1457, Génova. Nao de A. F. de Mourelos, en viaje como el anterior: «con la dicta sua nave bona in ordine et stagna e aparegiata e furnita di homini ed ogni altra cossa necesaria a compir lo presente viagio» (*Ibid.*, 5/300).

1461, Marsella. Fletamento de la nave de Vasco de Veiga, de Noya: «Item fuit de pacto, etc. quod dictus Gonsaluus faciet dari et expediri dictam navem per dictum patronum bene, debite ac sufficientem de corredis, fornimentis et armaturis ad similes naves talis portus necessariis munitam, beneque stagnam cum quadraginta personis amarinata». ADBR Chanot 76, f. 343).

1462, Barcelona. Nave de Johan Crú, de Murviedro a La Coruña y eventualmente a Bretaña, «prometent manar e navegar aquella bona e ben stanya e fornida de bons arbres, entenes, veles, anchores e ormeig e bon bateu e ququet o squiff ab llur forniment, e fornida de armes e de totes altres coses e forniments necessaris... e amarinada... fins a la Colunya de XXXX homens, e en cars que vaia fins en Bretanya, de sinquanta homens entre marinés e servicials e altres en nombre dels quals sien entesos e compresos patró, notxer, scrivà, guordià e altres officials de nau» (AHPB. B. Masons Min. *4º man.*, 55 v.-56).

1474, Barcelona. Ballener de Martín de Burgos, de Muros, armado en corso y subfletado: el fletador gastó 105 £ de su bolsillo en armamento que, en caso de desarmar, no queda a bordo, siendo recuperado por él (AHCB Not. IX-11).

1495, Barcelona. Johan de Bandín, que fleta toda su barca *Santiago* a Franz Ferber, la ofrece en perfectas condiciones «e acompanyada de XVIII homens, dels quals lo dit Franch Ferber n'i puga metre hú a sa voluntat per mariner o per pilot», y que «per tota la present setmana haura mesa en ordre dita barxa per fer son bon viatge», mientras la cargan *(Ibid.)*.

1522, Pontevedra. *Corpo Santo*, de Pero de Saavedra y consortes, a Andalucía e Irlanda: «nos aveys de dar el dicho navio estanco e seguro de agoa, de quilla e de costado e de cuvierta, e vien aperçevido de mastes, velas, áncoras, cuerdas gruesas e delgadas, e de todo los otros aparejos que le fizieren menester e vien esquipado de marineros, grometes e pajes e compaña, segundo perteneçe al tal navio... para seguir el tal viaje...» (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1522, f. 55).

1522, Pontevedra. Juan López de Larín «se obligó de le dar la dicha pinaça estanca e segura de agoa, de quilla e de costado, con todos los aparejos, áncoras e cuerdas gruesas e delgadas que le pertenescan, e sus bellas (*sic*) para seguir el dicho viaje (*Ibid.*, 13).

En este capítulo es en donde se introducía una de las condiciones diferenciales entre los fletamentos de tipo atlántico y los de tipo mediterráneo. En los primeros, mucho más gravosos para el fletador, era costumbre que éste contribuyese, en metálico o en especie, a la preparación y equipamiento del buque para el viaje, y pagase además al patrón unas «avantagens» de las que trataremos en otra parte. Según como se negocien, las condiciones estipulan que el fletador pagará, en su totalidad o en parte, el despalmado y calafateado de la nave y parte de las averías menudas. En las cartas mediterráneas predomina el modelo de contratación local, aunque a veces se infiltran algunas condiciones del contrato «a uso de España», como le llaman allí. El puerto en donde más consiguen imponer el uso de ayudar al equipamiento es Valencia: no tenemos cartas de fletamento, pero sí unos registros portuarios en donde se puede ver a los fletadores sacando material:

1411, Jofre de Meyá, de Valencia, que lleva mercancías a Génova en la nao de Diego Peres de Noya, saca una arroba de sebo «per obs d' espalmar la nau del dit Diego Perez de Noya» y paga 3 s./6 d. de saca (ARV, B-248, 229 v.). En otro viaje a Sicilia en la misma nave, Daniel Mascaró le paga 2 quintales de sebo, para un segundo despalmado (*Ibid.* 366 v.).

1412. La misma nave, preparando viaje a Génova a fines de Abril - primeros de Mayo. Miquel Girones saca para ella 2 quintales de sebo (B-248-b, 257 v.).

1413, Vasco Fernández de Noya coge 2 arrobas de estopa para la nao de Afonso Giraldes de Lisboa (B-249, 280 v.).

1414, Luis Bonfill saca 6 lanzas y 2 arrobas de aceite para la nao de Johan de Toranda (B-251, 38 v.).

1414, Jofre de Meyá saca 3 arrobas de sebo para la nao de Vasco de Santiago de La Coruña, que parte en viaje Alicante-Flandes (*Ibid.*, 364-467).

1415, Antoni Garriga saca 14 arrobas de pega y 6 de estopa para la nao de Fernán Resoño de Noya (B-253, 354 v.).

1417, Francesch Fàbregues saca 6 arrobas de estopa para la nao de Roy Gonçalves de La Coruña (B-256, 6).

1417, Berenguer Fuster saca una bombarda para la nao de Sancho Suares, de La Coruña (*Ibid.*, 105 v.).

1417, Pere Corbi saca 2 tablones «dobleres» de pino para la nao de Johan Domingues de Barbeito, en viaje a Ibiza y Mallorca (*Ibid.*, 158 v.).

1417, Ramón Barberá saca 2 arrobas de estopa para la nao de Francisco Yáñez de La Coruña, en viaje a Berbería (*Ibid.*, 238).

1422, Nicolau de Muntell saca 2 quintales de pega y 2 de estopa para la nao de Gomes Pita de La Coruña, en viaje a Flandes (B-258 bis, 84).
1422, Bernat Guilla saca para la nao de Johan Carpenteiro de Pontevedra, en viaje a Nápoles, 2 quintales de pega y uno de estopa (*Ibid.*, 115).
1422, Juan de Bilbao saca 2 arrobas de sebo para la nao de Pero Vasques de Noya, que va a Venecia (*Ibid.*, 163).
1426, Bernat Blasco saca un quintal de pega para la nao de Gonçalo Salgado, de Noya, a Mallorca y Sicilia (B-262, 219 v.).
1426, Andrea de'Cola saca 2 quintales de estopa para la nao de Pero Crú de Pontevedra, en viaje a Ibiza y Pisa; poco después él y P. Crú sacan a medias 2 quintales de sebo y 500 estoperoles (tachuelas de calafatear) (*Ibid.*, 228 v., 264).
1432, Odoardo Italiani saca para la nao de Johan de Mendoça de Muros, en viaje a Flandes, dos tabales de atún y 4 arrobas de sebo (B-269, 306 v., 307 v.).

En Cataluña la preparación del buque no suele entrar en los contratos «a uso de Castilla», donde se piden solamente calzas y averías. Es posible que simplemente sea un acuerdo verbal y no figure en el contrato, ya que en un fletamento hecho por gallegos en 1463, y donde se conceden al patrón las calzas y el pilotaje y se reparten presas y hallazgos al tercio, como es uso en Galicia, tampoco se menciona la contribución al calafateado (317).

Este, en cambio, es de rigor en Galicia en los años centrales del XV. Las tres cartas de fletamento que conservamos para Pontevedra en 1433 lo estipulan: Johan Louçao, fletador de la pinaza de Johan de Abella, da a éste «des libras de seuo para enseuar a dita pinaça». Estebo de Salnés tiene que «garafatar o tillado» de la barca de Johan de Bayona, y lo mismo se comprometen a hacer los diversos fletadores de la barca del portugués Johan de Ansede (318). Las condiciones rigen también en Portugal, donde en 1456 se hacen cuentas con los gastos de fletamento de la barca *Trinidad*, del gallego Johan Bogeiro, fletada para la expedición a Ceuta: «item deu mais çemto e cinquoenta e tres rreaes a quem calefetou e br[e]ou o tilhado da barcha de Galiiza de que he mestre Johan Bogeiro e por hũa pedra destopa e por hũa arroba de pez e por hũa canada dazeite todo pera a dita barcha porque em o dicto anno caregou pera Cepta (319)». En el siglo XVI esta condición ha desaparecido nuevamente de las cartas de fletamento pontevedresas, que se limitan de nuevo a calzas y averías.

** Compromisos del patrón hacia el cargamento*

El patrón de la nave, una vez hecho el conocimiento de embarque, era responsable de la buena estiba de la mercancía y de que llegase a su destino sin haber sufrido daño ni menoscabo en el viaje. No podía hacérsele responsable de las mojaduras por tempestad, si los fardos estaban estibados correctamente, pero sí en el caso de que se produjesen por filtraciones en el casco, o por haberlos puesto en cubierta o cerca de aberturas por donde pudiera entrar agua con más facilidad. Tampoco podía responder de la mala calidad de los toneles si vertían, siempre que pudiera demostrar que no habían sufrido

(317) AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, 55 v.-56.
(318) MP C-II 5, ff. 4 v., 8 v., 10.
(319) Cuentas de Gonçalo Pacheco, tesorero mayor de los asuntos de Ceuta, publ. *Descobrimentos Portugueses* I-sup., p. 351.

golpes en el viaje. Los daños sufridos por el cargamento en una travesía eran en cualquier caso asunto grave para el patrón, y éste, aparte del perjuicio económico que podía sufrir al no pagársele los fletes y tener incluso que indemnizar (320), quedaba señalado con una fama negativa que era urgente quitarse de encima. Así, el pontevedrés Johan do Río, que en Abril de 1424, saliendo de Mallorca, llegó a Génova con parte del cargamento —pieles— mojado, fue acusado por el consignatario de que la nave estaba «malle stagna seu parata culpa dicti patroni». Johan do Río consiguió la absolución demostrando con testigos que le cogió una gran tempestad en la travesía y que las pieles se mojaron con el agua embarcada por cubierta, y no por defecto del casco. Sin embargo, al salirle un nuevo contrato en Agosto, tuvo que ir al Cónsul de los Catalanes en Génova, que era quien había entendido en el asunto, a pedirle una confirmación de la sentencia, ante la desconfianza del fletador, al tanto del anterior percance (321).

Otra fuente de peligro para la mercancía a bordo era la propia tripulación, incluido el patrón, que podían ser tentados por un apetitoso vino de Gascuña o «sisar» de los valiosos paquetes de especias. Que esto era un peligro real lo demuestra el caso, citado más atrás, de los cinco toneles de vino de Poitou que se volatilizan en la *Santa María del Camino* en su itinerario La Rochelle-L'Ecluse... vía Galicia. En algunas cartas de fletamento el patrón se compromete explícitamente a salvaguardar la mercancía:

1374, Vivero: «Et se per ventura mariñeiro ou gromete ou paja feseren en los ditos viños dampno en este viagee, eu o dito maestre prometo e outorgo de o pagar per lo frete e de gardar os ditos viños da compaña da dita coqua en este viage, a boa fe e sen enganno» (SAB. *Pol. Oork* 1325/3).

1457, Génova: «prometendo semper dicto padrone di deffendere e guardare bene e lealmenti la roba e la mercaderia di lo mercante, cossì como seguente a cada leal padrone» (ASG. Not. O. Foglietta, 5/300).

1483, Barcelona: «Item lo dit patró promet... que en lo dit froment carregador sus dita nau en les coses en los presents capitols contengudes se aura ben e leyalment e ab tot a diligencia, cerquant e donant per son poder tota voluntat e profit al dit noliejador e al dit froment, e tot dan per son poder a aquella squivant» (AHCB IX-11).

El factor tiempo corre siempre en contra de la mercancía: un retraso indebido puede hacer perder una venta, o averiar un cargamento perecedero. El patrón es responsable de estos retrasos mientras las mercancías estén a bordo, y es más prudente retrasar el pago de los fletes hasta después de la descarga y comprobación de su estado, para mayor seguridad (322).

* *Compromisos del fletador respecto a carga, estiba y descarga*

El más importante era, sin duda, no hacerle perder el tiempo al patrón, tanto por retrasos en las operaciones de carga y descarga como por recorridos inútiles. Este capítulo está fuertemente penalizado, como veremos por los ejempos adjuntos.

---

(320) «Grani et ordei que in dicta navi fueret balneata reperta, et ex quibus certa pars balneata necnon et deuastata reperta fueret, nulla naula sibi patrono soluta fuere» (ASG. Not. B. Bagnara, 2/10).

(321) ASG. Not. B. Bagnara 3/153.

(322) PEGOLOTTI. *La pratica della mercatura*, p. 323.

Respecto a la tarea de cargar la mercancía, las condiciones varían mucho según la organización y usos del puerto en que se realice la operación. En puertos importantes y cargaderos especializados, los gremios de cargadores y barqueros están muy organizados; en otros hay que improvisar. Lo usual es que la mercancía sea puesta a bordo por gente de fuera, pagada por el fletador, aunque sea el patrón quien condescienda a ocuparse de buscarla. La tripulación puede echar una mano, aunque tampoco suele ser su obligación, y, una vez la mercancía a bordo, debe realizar su estiba, bajo la supervisión del patrón, escribano y naochero.

En caso de retrasos el patrón puede requerir notarialmente al fletador, si éste es responsable de los mismos (323).

En el Atlántico, el fletador suele cargar con parte de los gastos de estiba originados en el puerto; esto está incluido en el capítulo de averías menudas, y lo veremos más adelante. En cuanto al material de embalaje, y el acondicionamiento a bordo de cargamentos que necesiten una instalación especial, corre por cuenta del fletador, que facilita esteras, tablas, cuerdas, etc., para preparar el pañol; este material debe ser devuelto al término del viaje.

1426, Barcelona. Fletamento global de la nao de Alvaro Crú. El fletador pone «totes les stores, lenyam o costam qui mester hi seran» para el cargamento de sal que va a coger, y se compromete a pagarle 10 florines diarios por los eventuales retrasos en las escalas previstas (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, ff. 10-11).

1456, Génova. Diego Rodrigues es enviado a Sicilia a cargar trigo, operación bastante aleatoria por la guerra con los catalanes, «et in dictis carrigatoris stare... diebus octo... et in dicta nave ellevare et onerare sive onerari facere more consueto ipsorum locorum, omnem triticum... et in dicto loco exonerare sive exonerari facere dictum onus tritici». Si llega a los cargaderos de Sicilia y están cerrados al tráfico, el fletador no le pagará indemnización alguna (ASG. O. Foglietta 4-I/312).

1457, Génova. Un viaje en las mismas circunstancias hecho por Afonso F. Mourelos. Si no hay trato y los cargaderos están cerrados por prohibición del rey de Aragón, el fletador lo indemnizará con 300 ducados (ASG. Not. O. Foglietta, 5/300).

1461, Marsella. Vasco de Veiga va a cargar trigo: «Item fuit de pacto etc. quod... Johannes et Jacobus Forbini... teneantur et debeant dare pro salvamento dictorum bladorum de stuerias ad sufficientiam pro faciendo palholum»« (ADBR. Chanot, 66, f. 343).

1483, Barcelona. Gil Vasques de Noya, cargando trigo en La Ampolla (Tortosa): «lo dit noliejador promet carregar e/ho fer carregar a ses despeses mil migeres de forment... les quals... lo dit patró sie tengut levar sus la dita nau a despeses del dit noliejador». Este le paga 5 florines por cada día de retraso y pone los «stores, fusta e sarments necessaries per lo pallol del dit forment», a devolver en Génova al llegar, o traerse de vuelta (AHCB. Not. IX-11).

(323) A 29/4/1393, el patrón coruñés Pero Conde requiere a Bernat Vidal por retrasos en la carga de sus mercancías. Va con él y con el notario a la playa e interroga a los barqueros, que declaran que llevan dos días de mucho oleaje y que no se puede cargar casi nada. P. Conde intima a Vidal a que complete la carga en ese mismo día, ya que han pasado los 6 días que tenía de plazo para ponerla a bordo, o que se haga responsable del riesgo, daños y perjuicios que le pueda causar el retraso (AHPB. B. Nadal, *Man. 23/1-4/7/1393*, f. 60).

1484, Barcelona. Diego Dies carga vino en Murviedro: 50 botas «les quals lo dit Galceran Solzina en la dita nau a ses despeses hage a portar o fer portar. E aquells lo dit patró promet carregar e menar dins la dita nau» (*Ibid*).

1509, Pontevedra. Johan Fernandez da Ucha fleta un navío de Arnemuiden para ir por sal a Cádiz: «el dicho Juan Fernandez por su propia costa ha de cargar el dicho navio de sal... e ha de poner las esteras e clabos para ellas las que oviere menester, e quel dicho maestre ha de buscar la estyba que oviere menester», y llegando a Pontevedra, «Juan Ferrandes ha de sacar el dicho sal del dicho navio fasta en diez dias primeros... e que los marineros le ayuden a descargar» (AHPPO. Municipal IV-D, *Restos protocolo 1509*, s/fol.).

* *Ajuste y pago de los fletes*

No existían unas tarifas fijas; los precios eran pedidos por los distintos patrones según unos criterios muy variables y generalmente bastante arbitrarios aunque atendiendo siempre a los vigentes en el mercado; el fletador podía siempre regatear y negociar una rebaja o un porte gratuito. En 1494, las Ordenanzas del Consulado de Burgos dejaron el ajuste de fletes bajo el control de este organismo, se entiende que para los acogidos a su jurisdicción. Pero por Real Cédula de 12/11/1495 se autorizó a los mercaderes a fletar en cualesquiera condiciones (324).

Los fletes, en el caso de un fletamento total, podían consistir en un tanto alzado por el viaje, o, cuando éste no estaba bien precisado, por tiempo o por distancia recorrida. En el caso de los transportes parciales al factor distancia se unía el cobro sobre la mercancía transportada: *ad valorem* en el caso de cargamentos valiosos y de poco volumen; por unidad real de embalaje o de medida, y por «toneladas», la unidad teórica de carga vigente en la Corona de Castilla equivalente a un tonel de cargazón (325).

Era de rigor que el pago se hiciese al rendir viaje, en un plazo que tradicionalmente era de 21 días tras descarga o llegada, pero que en la práctica se ajustaba en el contrato (326). En los ejemplos que acompañan este apartado podemos ver que los gallegos, en parte por desconfianza y en parte porque son aves de paso y tienen mucha movilidad, se hacen pagar cuando operan en el Mediterráneo en un plazo mucho más breve, generalmente inferior a diez días. Excepcionalmente se podía anticipar, aunque no era recomendable para el fletador (327); en ese caso solía figurar en la carta de fletamento y se hacía bien en forma de préstamo, a descontar del pago final, bien como pago anticipado al partir o en una de las escalas intermedias.

El pago se hacía generalmente en la moneda del puerto donde se rendía viaje, y, en el caso de puertos extranjeros, siempre en moneda fuerte de oro o plata y de curso

(324) *Indice del Archivo Gral. de Tolosa*, p. 352, cit. FERNANDEZ DURO, *La Marina de Castilla*, p. 486.

(325) Una «tonelada», en Galicia, podía equivaler, entre otras cosas a 60 arrobas de vino; 22 quintales de fruta; 80 cueros de buey de Galicia; 1'6 de «millar» de sal de Aveiro; 6 moyos de vino de Ribadavia (AHPPO *LCP*, f.78; Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 56 v., 111).

(326) BERNARD, *Navires...*, 599.

(327) «Il quale nolo debbia avere il padrone al più lungo termine che'l navoleggiatore potrà avere di pagarlo poi che la mercantia sarà discaricata e consegnata allo mercatante... E che il mercatante sia avisato di non pagare il nolo o tutto o parte inanzi al padrone della nave... però che quando i padroni sono pagati inanzi... lo più delle volte non sono così curiosi della guardia delle mercatantie...» PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, p. 323).

internacional; sólo dentro de Castilla se aceptan pagos en vellón. No era infrecuente, sin embargo, el pago de todos o parte de los fletes en especies, generalmente una parte de la misma mercancía que el fletador daba para su transporte al patrón. El sistema era incierto para el fletador, que se solía reservar la decisión hasta llegar y ver cómo andaba el mercado, y si no le convenía más pagar en dinero.

A veces se englobaban en el importe del flete otros conceptos: algunas averías y las «avantagens» del patrón, por ejemplo, lo que nos pone sobre la pista del régimen de propiedad del buque, ya que con estos capítulos se solían hacer cuentas aparte (328).

En el capítulo de los portes gratuitos, en el que va incluida, como vimos en otro capítulo, la pacotilla de los marineros, aunque luego se negocie su espacio de estiba, están también las «cortesías» o «propinas» que el patrón hace al fletador, generalmente para partir alguna diferencia en la negociación de la tarifa, o para compensar el cálculo redondo y convencional que se hacía de las «toneladas»; se trata generalmente del transporte sin cargo de algún pequeño lote de mercancía propiedad del fletador.

1374, Vivero. Fletamento parcial. Por llevar 50 toneles de vino de Vivero a L'Ecluse, 10 reales de oro flamencos (=24 gros/real) por tonel, o 1/3 del vino transportado, reservándose el fletador la facultad de decidir el sistema de pago en los 6 días posteriores a la llegada, «qual eu o dito mercador mellor quiser». Pago en los 24 días post. descarga. Transporte gratuito de 6 tracas de cuero o de 1 tonel de vino. En caso de pago en especies, descontar un tonel por las averías de salida de Galicia (SAB, *Pol. Oork*. 1325/3).

1392, Barcelona. Viaje a Berbería, fletamento global. Pago en moneda de oro en la última escala (160 doblas berberiscas, en Safi), en los 8 días post. descarga. En caso de regreso, se añaden 250 libras de oro berberiscas, a pagar en Barcelona, 10 días post. descarga (AHCB. Not. IX-10, barca de J. de Oseira).

1426, Barcelona. Fletamento global de la nao de Alvaro Crú, para viaje redondo Barcelona - Ibiza - Niza - Barcelona. Pago 600 florines oro a los 6 días del regreso y entrega de la mercancía (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, ff. 10-11).

1433, Pontevedra. Fletamento parcial de la pinaza *Santa Maria do Camiño*, para ir por vino a Lisboa. Pago 95 mrs. viejos (bl. 3 d.) «por cada tonel de viño de Moyçon de marca de Lisboa». Porte de 1 tonelada sin flete. Pago 20 días tras descarga en Pontevedra (MP. C II-5, 4 v.).

1433, Pontevedra. Fletamento total de la barca *S. Salvador*, para llevar grano a la costa de Vizcaya, por 4.500 mrs. Pago fraccionado: 3.000 mrs. «onde foremos aa dereita descarrega» y 1.500 quince días tras la escala final (*Ibid.*, 8 v.).

1433, Pontevedra. Flet. parcial de la barca *Santa Cruz* de Lisboa. Pontevedra-Lisboa y vuelta con vino. Pago 105 mrs./tonel, incluyendo avantagens y todas las averías salvo guindaste (*Ibid.*, 10).

1444, Barcelona. Fletamento global, por tres meses, de la nao de Johan Pascual de La Coruña, por 200 florines de Aragón/mes (los catalanes cobran 230-280 f.) (AHPB, A. Vilanova, *Escr. sueltas 1441-68*, 15/2/1444).

1456, Génova. Nao de Diego Rodrigues, viaje Génova-Sicilia y vuelta con trigo, en tiempo de guerra con los catalanes. Cargamento de 5.500 minas de trigo. Fletes: 10 sueldos genoveses/mina, pagados en los 8 días post. descarga. Transporte gra-

(328) *Roles de Oleron*, cap. XXX; BERNARD, *Op.cit.*, 600.

tuito hasta Sicilia de la carga que desee el fletador (ASG Not. O. Foglietta, 4-I/312).

1457, Génova. Nave de A. F. de Mourelos, en las mismas circunstancias que la anterior. Flete global por el total de su capacidad (5.000 minas) o por los 4/7. Pago global: 1.400 £ genovesas en moneda corriente, en los 3 días post. descarga. Se hace un pago anticipado de los fletes, como eventual indemnización si pierde el viaje. Transporte gratuito de 12 salmas de grano para uso particular del fletador (*Ibid.*, 5/300).

1462, Barcelona. Nave de Johan Crú, fletada por un catalán y varios gallegos para llevar vino de Murviedro a La Coruña/Bretaña. Pago 21 días post. llegada, en moneda local: si en La Coruña, 170 mrs. viejos/bota, si en Bretaña, 4 coronas/bota (son 198 botas en total). Calzas y piloto incluidos (AHPB. B. Masons Min., *4.º manual*, 55 v.-56).

1463, Barcelona. Fletamento global de la nao *Corpo Santo*, a Nápoles y vuelta con trigo, por el total de su capacidad. Pago de 18 s./Barc. por *mitger*, medida de Pisa, transportado, en los 6 días post. descarga. Transporte gratuito de cierta cantidad de mercancía en el viaje de ida (AHPB. B. Masons Min. *5.º man.*, 25-25 v.).

1483, Barcelona. Fletamento de la nao de Gil Vasques, viaje redondo Barcelona-La Ampolla-Génova-Barcelona, con 1.000 *mitgers* «mesura grossa de çareyal» de trigo. Pago en moneda de Génova (17 s. 6 d. por mina genovesa) en los 10 días post. descarga. Porte gratuito, al regreso, del material de embalaje (AHCB. Not. IX-11).

1484, Barcelona. Flet. parcial de 20 botas de vino en la *Santa María del Camino*, de Murviedro a Muros. Pago 2 doblas de oro o su equivalente en «moneda de Muros» (*sic*) por bota, a los 21 días post. descarga (*Ibid.*).

(1495), Barcelona. Fletamento global de la barca de Johan de Bandín para viaje de Aigues-Mortes y seguir a Mallorca/Barcelona/Valencia. Pago global de Valencia (200 ducados = 245 £ Barc.) a la descarga. Posibilidad de un pago fraccionado, en Aigues-Mortes, a voluntad del patrón: «E si dels dits doscents duchats lo dit patró ne volra en Aygues Mortes la meytat... Franch Ferber promet... donar e pagar cent duchats... en Aygues Mortes, e los restants... en València». Si, por causa de la guerra con Francia, no se puede hacer la escala de Aigues-Mortes, se reajustarán los fletes por un tribunal arbitral (*Ibid.*).

ca. 1500, Barcelona. Fletamento global de la nave de Goterre Falcón, de 70 tons. Viaje Barcelona-Mallorca-Cerdeña. Pago en Caller, en los 10 días posteriores a la llegada, de 61 ducados o su valor en moneda local (*Ibid.*).

1509, Pontevedra. Fletamento de un navío de Arnemuiden para ir por sal a Cádiz. Pago en los 10 días post. regreso, a razón de 10½ reales de plata «de buena moneda» por moyo de 12 fanegas (en cualquier caso, el patrón debe haber cobrado todo al terminar la descarga) (AHPPO, Munic. IV-D, restos protocolo 1509, s/fol.).

1522, Pontevedra. Fletamento de la pinaza de J. Lopez de Larín, para ir por vino y fruta a la vendeja de Palos. Pago por «tonelada» transportada, calculada a razón de 60 arrobas de vino o 22 quintales de fruta, 500 mrs. p. blancas en los 20 días post. llegada. Cargamento máximo de 17 pipas entre vino y fruta. El patrón carga por su cuenta 3 pipas de vino y 2 q. de fruta, pagando, en caso de exceso, 1 ducado/oro por quintal de fruta y 3 duc. por pipa de vino (*Ibid.* 111-111v).

1522, Pontevedra. Nao de Pero de Saavedra, en viaje Aveiro-Galway-Cádiz. Fletes por «tonelada» (calculadas 6 = 1 «millar» de sal de Aveiro), a 4 ducados de oro, de

los que se hace un anticipo parcial en Galway en moneda local («del qual dicho frete avemos de dar e pagar al maestre e a la compaña çinquoenta coronas de oro de la moneda de Ynguelaterra... para bitallas e basteçimiento de la dicha naao e compaña en la villa de Galvey, e el mas restante del dicho frete... en la çibdad de Caliz» al propietario del buque o a su apoderado (el patrón, sobrino suyo), en ducados de oro («buenos ducados de oro e de peso»). Si en el trayecto Galway-Cádiz cargan otras personas, 3/4 de los fletes son para los mercaderes fletadores y 1/4 para maestre y compaña; si no, todo el espacio libre queda a disposición de éstos, sin que afecte al pago de los fletes (AHPO, Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 55-56 v.).

1522, pinaza de Juan López de Larín, transporte de vino Pontevedra-Cudillero. Fletes de 500 mrs. por «tonelada» (1 t. = 6 moyos de Ribadavia) a pagar en Cudillero 8 días post. llegada (*Ibid.*, 13-13 v.).

* *Compromisos y sanciones legales*

Las partes renuncian a una serie de leyes y excepciones (*non numerata pecunia*, etc.) usuales en la mayor parte de los contratos y que por lo tanto raras veces se especifican; en ocasiones renuncian también a fueros propios, privilegios y derechos de asilo, haciendo extensiva la acción de la justicia a cualquier parte en que se halla el buque, para hacer ejecución sobre el mismo y sus aparejos en caso de incumplimiento. Es raro que se sometan a unos tribunales determinados, como veremos en el caso de Marsella; lo normal es que se huya de la justicia ordinaria y se deje la cuestión en suspenso, limitándose, en caso de preverse una situación conflictiva, a comprometer en unos árbitros.

Se establece además el pago de una pena, que generalmente paga la parte incumplidora a la otra, dejando a veces un tercio (Cataluña) o la mitad (Galicia) para la justicia que hiciere ejecución.

El pago de la pena no exime de cumplir el contrato hasta el final, o de indemnizar por daños y perjuicios, si ha lugar. De esto, las partes responden con sus bienes personales, y en particular el patrón con el buque o la parte de él que le toque, o, si no es propietario, con los fletes, mientras el fletador lo hace con la mercancía cargada, exigiéndosele a veces la presentación de un aval.

1374, Vivero: «E todo eso deue ser conprido e guardado entre nos su pena de dusentos rayaes d'ouro que ontre nos poemos, que os peyte a parte que o asi non teuer e conprir», y se obligan con sus bienes (SAB, *Pol. Oork.*, 1325/4).

1392, Barcelona: pena de 50 libras (AHCB. Not. IX-10).

1413, Barcelona: Se obligan con sus bienes, y el patrón especialmente con la nave y sus fletes. Se obligan también con sus bienes los *conductores*, en la parte que les corresponde. Renuncian respectivamente a una serie de leyes (esbozadas) y ponen de pena 100 £ Barc., la mitad a la justicia, etc. (AHPB. B. Pi, *Man. 1413*, f. 4-4 v.).

1426, Barcelona: pena de 200 £ «guanyadores a la part obedient e pagadores a la par contrafahent». Se obligan con sus bienes «e renuncien largament a todo dret». El patrón se obliga en particular con la nave, sus aparejos y los fletes, y el fletador con la mercancía embarcada (AHPB. A. Brocard, Man. Feb./May. 1426, f. 11).

1433, Pontevedra: Obligan sus bienes y en especial el patrón su pinaza y el fletador la mercancía; pena de 5.000 mrs. (MP C II-5, f. 4 v.).

1433, Pontevedra: Obligan sus bienes y el patrón la «barcha, frete e aparellos dela» y el fletador la «mercadoria». Pena de 100 florines. El fletador tiene que presentar un aval sobre el pago del segundo lazo de los fletes al finalizar el viaje: se trata de un hidalgo que no es mercader habitual, que paga los fletes fraccionados, y que seguramente depende bastante de la venta del cargamento para efectuar el pago final (*Ibid.*, 8 v.).

1433, Pontevedra. Fletamento de una barca de Lisboa: únicamente la pena habitual de 5.000 mrs. (*Ibid.*, 10).

1456, Génova: Pena de 1.000 ducados para el patrón y, para el fletador, el precio en que hayan calculado el viaje «de vazio» (en lastre) hasta Sicilia, más las costas en caso de juicio. Se obligan además con sus bienes y el patrón (que jura sobre los Evangelios) especialmente con su nave. Se faculta para ejecutar sentencia a las justicias de Génova, Savona, Pisa, Florencia, Roma, Nápoles, Venecia, Niza, Provenza, Reino de Castilla y España, Galicia, Sicilia y en todas partes donde se pueda localizar al patrón y su nave, y ante cualquier juez y fuero, renunciando a cualquier derecho de asilo eclesiástico o secular. Renuncia ampliamente a las excepciones de fuero ajeno y juez incompetente, etc. (ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312).

1457, Génova: Juramento de cumplir «salvo Dei, maris et gentium impedimento... soto pene infrascripta, zoè lo patrone soto pena de ducati trescento aplicati a lo dicto Filipo [el fletador], e lo dicto Filipo de pagar de vazio» (*Ibid.*, 5/300).

1461, Marsella: Renuncias y fianzas usuales. Los fletadores se someten a la jurisdicción de los tribunales de Provenza y Forcalquier, y el que suscribe el contrato (Gonçalo de Penela, apoderado del patrón Vasco de Veiga) a todos los del mundo donde pueda ser habido (ADBR. Chanot 66, f. 343 v.).

1462, Barcelona: pena de 1.000 florines, 1/3 a la justicia y 2/3 a la parte cumplidora (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, f. 56).

1483, Barcelona: juramento del patrón sobre los Evangelios. Pena de 200 £, pagaderas totalmente a la parte cumplidora. Ambos se obligan en general con sus bienes (AHCB, Not. IX-11).

1484, Barcelona: pena de 100 sueldos, 1/3 a la justicia y 2/3 a la parte cumplidora. Se obligan con sus bienes en general (*Ibid.*).

(1495), Barcelona: se prevé un tribunal arbitral, presidido por el Cónsul de los Castellanos, en la eventualidad de una reducción forzosa en el pago de los fletes, por supresión de escalas (*Ibid.*).

(ca. 1500), Barcelona: pena de 50 ducados, 1/3 a la justicia. Se obligan con sus bienes (*Ibid.*).

1509, Pontevedra: pena 100 ducados a la parte cumplidora. Se obligan con personas y bienes muebles y raíces (AHPPO, Municipal IV-D, restos prot. 1509, s/fol.).

1522, Pontevedra: pena de 20.000 mrs. p. blancas a pagar a la parte cumplidora. Se obligan con bienes muebles y raíces (AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 55-56 v.).

1522, Pontevedra: pena de 20.000 mrs. 1/2 justicia y 1/2 parte cumplidora. Poder a las juisticias para ejecutar. Se obligan con sus bienes (*Ibid.* 111-111 v.).

1522, Pontevedra: renuncia a leyes, poder a las justicias para ejecutar. Pena de 10.000 mrs. a la parte cumplidora. Se obligan con sus bienes (*Ibid.*, 13-13 v.).

A estos puntos, indispensables en una carta de fletamento, y que aparecen en el modelo propuesto en las Partidas, se unían otros, de carácter consuetudinario y más aleatorio y a los que se llegaba por acuerdo entre las partes.

* *Las «avantagens» del patrón: «calças» y «beberaxe»*

Las «calças», en su origen una prenda de ropa (369), son ya en esta época, al menos para Galicia y para toda la Castilla cantábrica, una bonificación en metálico, especie de propina o comisión (330) que el fletador abona al maestre aparte del importe de los fletes. Esta costumbre, documentada para Castilla, la Francia atlántica y el N. de Portugal, se desconoce en el Mediterráneo; los patrones gallegos y vascos tratarán de imponerla en su beneficio en las escrituras de fletamento «a uso de Castilla», aunque parece que según va avanzando el siglo XV tiende a caer en desuso al menos entre los fletadores catalanes. Las calzas, como los fletes, se pagan al final del viaje.

El «beberaxe», otra institución del Golfo de Vizcaya, es una provisión de vino para la bebida de la tripulación durante el viaje; lo debe el patrón a la tripulación, y se hace a su vez con él comprándolo, si no tiene más remedio, o consiguiéndolo del fletador como una de sus «avantagens» (331); cuando es vino lo que se transporta se le deja tomarlo del propio cargamento: una cantidad fija, que se puede vender si se quiere (332) en caso de sobrar.

* *Las averías menudas y otros gastos*

Otro capítulo regulado sobre todo por la costumbre y el derecho local y que, en los contratos castellanos, recae en bastante proporción sobre el fletador. Incluyen los derechos portuarios (anclaje, guindaste..), los servicios de bateleros, cargadores, remolcadores (toaje), y los pilotos: el gran lemán o piloto de costa, y el petilemán, práctico del puerto o piloto de barra. A estos desembolsos se unen los necesarios para la estiba del cargamento: esteras y clavos, tablón para el drao y sebo para ensebarlo, cuñas de estiba para los barriles, y otros artículos y servicios difíciles a veces de identificar, y a que se englobaban en fórmulas usualmente muy corrompidas. Todos ellos se suelen juntar con las «avantagens» en el mismo capítulo de gastos, a veces inextricablemente mezclados; por eso examinaremos de una sola vez los ejemplos para estos dos puntos:

1374, Vivero: El maestre paga los gastos de cargadores, «cuño e conues e clauos e arrunbagen e guindagen e mangeyras e seuo e outras custas se as y auer, e pera ajuda de esas cuales ajo eu o dito mercador a dar a vos maestro hun tonel de viño vermello e quarto de tonel de viño branco»... pero si cobra el flete en especies, le tiene que dar al fletador el equivalente al de un tonel de vino (10 rs.) «por las avarias de cá que se y feseren, e avedes de pagar a vosa parte dos custos e avarias que se alá feseren enno camyño des que seyermos deste porto de Viueiro; ... toages e petite leman devese pagar por los aueres que foren carregados na dita coqua

(329) Según Bernard (*Navires...*, 597, 620), en la Francia bajomedieval y moderna aún se usaba en bastante medida el dar una prenda de ropa, aunque no necesariamente unas calzas; en Galicia, desde luego, se toman siempre en dinero. Las «calzas» han pasado al derecho marítimo y mercantil español con el nombre de la «capa del capitán» o «derecho de capa», vigente por lo menos hasta principios de este siglo, aunque totalmente en desuso.

(330) Cf. el *Cantar del Cid*, vv. 189-190: «Ya don Raquel e Vidas, en vuestras manos son las arcas; / yo, que esto vos gané, bien merecía calças», y las ordenanzas de Santiago del siglo XIII: «Que ninguno non tome calças por casamiento de su pariente» (¿por sus oficios de casamentero?) (*Fueros*, 374).

(331) Cf. *Roles de Oleron*, XVII, en PARDESSUS, VI, p. 61.

(332) BERNARD, *Navires...*, 581, 597.

(333)» (SAB. *Pol. Oork.*, 1325/4). El patrón cobra 7½ reales oro de calzas, al lado de unos fletes por valor de unos 500 rs.

1392, Barcelona, viaje a Berbería. Calzas, 10 florines Aragón (160 doblas berberiscas de fletes); en caso de viaje de vuelta, 250 doblas y 12 florines de calzas. Los mercaderes corren con todos los gastos: «Item d'altre part per guindatge. IIII. florins d'or d'Aragó. It. d'altre part per ajuda del pilot. .VI. dobles d'or morisques, lo qual pilot hage a pendra lo dit patró la hon lo trobarà» (AHCB. Not. IX-10).

1426, Barcelona: el mercader contrata y paga a un piloto, y el patrón le da de comer (AHBP. A. Brocard. *Man. Feb./May. 1426*, f. 10 v.).

1433, Pontevedra: Johan da Abella cobra, aparte del flete, «de calças de cada tonel 5 mrs. ... Toajeens e alamanajeens e alaman grande e petite eu o dito mercador o deuo pagar» (MP, C II-5, f. 4 v.).

1433, Pontevedra. En un viaje a Vizcaya no se pagan averías; las calzas van incluidas en los fletes. El fletador paga «seuo e mangeiras» (*Ibid.*, 8 v.).

1433, Pontevedra. Se paga junto «frete, calças e seuo e garafatar o tillado e clauos e mangeiras e por todas avarias saluo gindajeen» (*Ibid.*, 10).

1462, Barcelona: fletamento hecho mayoritariamente entre gallegos. Los mercaderes fletadores incluyen calzas y pilotaje en los fletes pagados (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, f. 56).

1474, Barcelona: traspaso del fletamento del ballener de Martín de Burgos, de Muros. El nuevo fletador «hage a ... fer lo dit viatge, pagant al dit patró lo calser (*sic*) e altres parts que acostuma de levar anant en mercaderia» (AHCB. Not. IX-11).

1518, La Rochelle. Nave gallega cargando vino a L'Ecluse: «le dit Rodrigo [el patrón] avoit prins ... cincq tonneaulx de vin sans le beuvraige» (GILLIODTS, *Cart. Etaple Bruges*, p. 495).

1522, Pontevedra. Una pinaza de Pontevedra va a Cudillero con vino. El mercader, asturiano, la tiene que dar al patrón «sus abarias acostumbradas que hes pyloto de barra dentrada e salida e mas le tiene de dar quatro açumbres de vino por cada tonelada para beberaje» (AHPPO, Prot. A. G. Do Sisto, 1522, f. 13).

1522, Pontevedra. Viaje Pontevedra - Aveiro - Galway - Cádiz. El «aleman grande de costa» lo pone el maestre (gallego); los fletadores (irlandeses) pagan el «peti aleman de entrada e sayda, e barca con toa sy fizer menester» (*Ibid.*, f. 55 v.).

* *Averías gruesas: echazón, naufragio, robo y otros siniestros*

No se mencionan en los contratos; están perfectamente reguladas por las Partidas (V, todo el tít. IX), los Roles, el Consolat de Mar, y no cabe negociación sobre ellas.

* *Reparto de presas y hallazgos; defensa en el mar*

Las presas que se hacían durante el viaje, bien yendo armados en corso o tropezándose con enemigos; los hallazgos de pecios y de mercancías flotando en el mar, el rescate de buques abandonados, se regulaba a veces en ciertas escrituras de fletamento, hechas en Galicia o por gallegos que imponen sus condiciones, y lo habitual era repartir

(333) Cf. los *Roles de Oleron*, versión castellana: «los toajes e los petilemanes deuelos pagar la mercaderia segunt la costumbre de la tierra» (Cap. XIII).

al tercio; una cláusula asimilada y también típica de nuestra área, donde la solidaridad entre mercaderes y «compaña» es mayor que en el Mediterráneo, es la de constituir un frente común contra eventuales enemigos:

1374, Vivero: «et de todo trobo e percalço que Deus nos der a perçeber en todo este viagee, a terça parte deue ser dos mercadores que foren na dita coqua e as duas partes de mi maestre e coqua e conpaña dela. E douemos nos ajudar en todo este viage contra todos los omens do mundo saluo contra nosos señores naturaes» (SAB, *Pol. Oork.*, 1325/3).

1433, Pontevedra: «E de todo percalço e achádego que nos Deus der a auer e gaañar en agoa doçe ou salgada en esta viajeen deuen de ser as duas partes de vos mestre e conpaña, e a terça parte de min o dito mercador. E deuemos nos de ajudar no dito viajen contra todos los homes do mundo saluo contra señorío de noso señor el Rey» (MP C II-5, f. 8 v.; ligeramente abreviado, en el flet. del f. 4 v.).

1462, Barcelona. Contrato entre gallegos: «Item es concordat que si durant lo dit viatge lo dit patró ab la dita sua nau de entrada de viatge fará presa o presas o trobes algunes, que de aquellas se fassen tres parts eguals, ço es, una part a la nau, e altra part a la companya, e l'altra part als dits mercaders scaradors» (AHPB. B. Masons Minor, *4.º man.*, f. 56).

1474, Barcelona. Ballener gallego fletado en corso «a uso de Castilla» por unos catalanes: «Item es concordat... que de qualsevol guany que Deus hi dará en lo dit navili e contractament de aquell, sien fetes tres parts, la una al patró per la dita nau, altre a la gent que en aquella se trobara, altre al dit Martí Johan Toledo, de la qual part del dit Martí Johan hage auer lo dit Milanès la quarta part» (AHCB, Not. IX-11).

1522, Pontevedra: «e de todo percalço e falládego que Dios nos diere en la dicha naao durante la dicha viaje vos el dicho maestro con la dicha vuestra naao e compaña aveys de aver las dos terçias partes e nos e nosa mercadoria la otra terçia parte» (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1522, f. 55 v.).

* *Derechos de la tripulación al espacio de carga: regulación de la pacotilla y otras mercancías propias*

En los fletamentos totales, el fletador suele, en una cláusula, dejar a salvo los derechos de la tripulación a embarcar su pacotilla o, de no hacerlo, a negociar el espacio de estiba que les corresponda. De esto se han presentado suficientes ejemplos más atrás, en el capítulo IV, cuando se trató de la remuneración de la marinería; solamente quiero hacer observar aquí que no he encontrado cláusulas de este tipo en cartas de fletamento gallegas, lo que puede deberse simplemente al pequeño número de que disponemos. Aparte de esto, como ya se vio en las descripciones de la mercancía cargada, el patrón y algunos de sus hombres pueden transportar sus mercancías particulares cubiertas por la misma carta de fletamento.

* *Las relaciones entre el patrón y los mercaderes a bordo*

Aparte de las relaciones personales que pudiera haber entre el patrón y los mercaderes, generalmente socios suyos, que subían a bordo, las obligaciones que tenía hacia ellos eran mínimas. Las gentes ajenas a la maniobra del buque eran, en el mejor de los casos, toleradas a bordo, y se esperaba de ellas que echasen una mano en caso de

emergencia y que aparte de eso estorbasen lo menos posible. No se les daba de comer; solamente en Galicia se les deja cocinar, se les da leña, agua y sal. La falta de servicios de batelería en algunos puertos hace que también se pongan a su disposición los botes auxiliares para carga y descarga, servicio al que generalmente se resisten los marineros en todas partes. En los contratos hechos en el Mediterráneo, salvo alguna excepción que veremos, el patrón se desentiende completamente de los mercaderes. En el caso de un subfletamento, el patrón queda como un «skipper» a las órdenes del principal fletador.

1374, Vivero. El patrón pone a disposición del fletador los botes auxiliares y la ayuda de la tripulación, y le facilita «fogo açeso, leña e sal e agoa doçe ó aabondo» (SAB, *Pol. Oork.*, 1325/3).

1426, Barcelona. Nave de Alvaro Crú, fletada por Francesch des Prats, que va a ser el «conduhidor» de la mercancía y se reserva la capacidad de poner a otro en su lugar, o a su lado. El patrón tendrá que darle de comer a su mesa (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, 10 v.-11).

1433, Pontevedra: en los diversos contratos, el notario arma un revoltijo con las fórmulas que se ven tan claras en el de Vivero, mezclándolas con las que se refieren a las condiciones del buque: «.. grosente, ardente, de uante e de re, agua doçe e leña e sal, batel para entrar e para seyr e para descarregar e carregar cárrega» (MP C II-5, 4 v.); «grosente, ardente, de uant e de re, agoa doçe e leña e sal auondamento, batel para entrar e para seyr e para descarregar e tomar cárrega (*Ibid.*, 8 v.).

1474, Barcelona. Ballener de Martín de Burgos, de Muros, fletado para armar en corso por Jaume Roca, secretario del rey, que será «capità... ab lo mando de capità acostumat, e metiment de officials en dit balaner». Martín de Burgos y otro armador quedan a sus órdenes, le prestan homenaje «e li prometran metre los officials a la voluntat sua» (AHCB. Not. IX-11).

Pontevedra, 1522. El patrón da a los mercaderes «leña ardente e agoa dulce al grosente» (AHPPO, A. G. do Sisto, 1522, f. 55 v.).

* *Introducción de elementos extraños al fletamento*

Carta de fletamento, conocimiento de embarque y escritura por la que se concede el préstamo constituyen un trío de documentos bien diferenciados que instrumentan todas las operaciones previas al viaje. Si bien estrechamente asociados, son totalmente independientes entre sí. Es extraño, pues, que en la carta de fletamento propiamente dicha se introduzcan asuntos que deberían ir cubiertos por otras escrituras. La única excepción, y para eso discutible, es la concesión de un préstamo a riesgo incluida entre las cláusulas de la carta de fletamento suscrita en Génova, en 1457, por Afonso Fernandez de Mourelos (334). Esta inclusión está tal vez justificada por afectar muy directamente a la forma de pago de los fletes, ya que es un préstamo sobre los mismos, que viene operando de hecho como un pago anticipado.

* *Distribución de copias a las partes*

Registrado el original en el protocolo del notario, las partes se llevaban sendos duplicados; el patrón custodiaba la suya entre la documentación de a bordo, y tal vez

(334) ASG. O. Foglietta, 5/300.

la hacía copiar, por el escribano, entera o en extracto, en el cartulario del barco. Aunque, como podemos ver en los ejemplos más tardíos de Pontevedra, estas copias llevaban la signatura del notario, el hecho es que los raros ejemplares de ellas que he encontrado (la de Vivero, 1374, la de Génova de 1457, todas las de Barcelona del AHCB) son copias simples, sin firmas, marcas ni signaturas.

1374, Vivero: «e desto nos as partes mandamos delo faser duas cartas en huũ comuũ, feitas en Viueiro, quinse dias de Janeiro...» (SAB, *Pol. Oork.*, 1325/3).

1426, Barcelona: «Item volen les dites parts que dels presents capitols se puixen fer una e molts cartas e tantes com les parts ne volran... volumus nos dicte partes quod de hiis fiant et fieri possint utrique parti nostrum et allis quorum interest unum et plura instrumentum et instrumenta per notarium infrascriptum» (AHPB. A. Brocard, *Man. Feb./May. 1426*, f. 11 v.).

1450, Barcelona (subfletamento): «e volem les dites parts que dels presents capitols sien fetes a quascuna de les dites parts e a altres de qui sie interes tantes cartes com demanades seran per lo notari devall scrit (AHCB. Not. IX-10).

1474, Barcelona (subfletamento y traspaso): «E volem tots los demunt nomenats (patrón, primeros fletadores, segundos fletadores) que dels presents capitols e de les coses en aquells contengudes sien fetes e elles e a cascu dells tantes cartes com demanades e requestes seran per lo notari dels presents capitols substància no mudada» (*Ibid.*).

1509, Pontevedra. Al margen inferior, después de las firmas: «feyta e dada a Juan Ferrandes [el fletador] segu[roto]». El patrón es un extranjero y no hay indicación de que se le haya expedido copia, lo cual de todas formas es muy irregular. (AHPPO, Mun. IV-D, Restos prot. 1509, 27/3/1509).

1522. Pontevedra (Navío de P. de Saavedra fletado por irlandeses): «Feyto e dado todo sygnado juntamente con la dicha carta de afletamiento syn los nombres de las firmas de ninguno, todo sub un syno, a los dichos mercaderes» - «Feyto e dado sygnado al dicho maestre e conpaña segund fue dada a los mercaderes por la misma forma» (AHPO. Prot. A. G. do Sisto, 1522, f. 56 v.).

* *Los pasajeros*

La posibilidad de llevar pasaje se menciona raramente en las cartas de fletamento. Aunque en principio es el patrón quien tiene la última palabra sobre quién sube o no a bordo de su nave, en algunos fletes globales el fletador se reserva la facultad de tomar pasajeros, embolsándose la ganancia de los pasajes de éstos. En estas condiciones se fleta la nave de Alvaro Crú en Barcelona, en 1426, en la que «tots les altres nòlits ... axi de mercaderies com de palegrins, sien del dit mercader» (335); la barca de Johan de Bandín, en 1495 (336) y la de Goterre Falcón hacia 1500 (337), comprometiéndose éste a llevar «totes aquelles robes, mercaderies e passagers que lo dit mercader carregar hi volra».

Evidentemente, el transporte de pasajeros no era la actividad principal para la que se habían hecho los barcos medievales. Salvo en los casos de buques fletados especial-

(335) AHPB. A. Brocard, *Man. Febr./May. 1426*, ff. 10-11.
(336) AHCB. Not. IX-11.
(337) *Ibid.*

mente para transporte de peregrinos, se les acogía a bordo a regañadientes y se les trataba proverbialmente mal, si hemos de hacer caso a los relatos de viajeros contemporáneos. El pasajero tenía que buscarse sus propias comodidades, si quería tenerlas: comida, abrigo, algo blando donde dormir... y el patrón sólo estaba obligado a darles agua potable y condescendía a dejarles cocinar en el fogón cuando quedase libre del servicio de los tripulantes. Los viajeros se acomodaban donde el patrón los metía, y no debían andar por las áreas de trabajo del buque, estorbando a los marineros.

Los navíos gallegos, como todos, llevaban también pasajeros, seguramente con más frecuencia de lo que aparece en las fuentes; el más ilustre usuario registrado es Pero Tafur, que «iba en una nao de Gallizia» en su viaje de Sanlúcar a Almería (338). Pero al lado de éste, muchos personajes oscuros los utilizaban, conviviendo durante unos días con su maloliente cargamento de pescado y cueros.

Testimonios de una parte muy específica de este movimiento de viajeros los tenemos para las salidas de navíos gallegos desde Valencia. En los registros de cosas vedadas se consignan también las personas que viajan bajo caución, solas o acompañadas. Se trata de pasajeros que se desplazan con especiales medidas de precaución: mujeres, niños, esclavos, judíos y moros. El patrón tiene que dejar una fianza comprometiéndose a llevarlos sanos y salvos a su puerto de destino, sin venderlos a tratantes de esclavos, facilitar la fuga de éstos o los contactos de elementos sospechosos con países enemigos o simplemente maltratarlos y robarlos: el marino tenía en general mala fama, a veces bien ganada, y no inspiraba confianza a la gente de tierra (339). A la llegada, las autoridades locales o un notario les extendían un certificado, que tenía que enviar al puerto donde se había expedido el permiso de salida (340). Generalmente no pagaba la caución en efectivo; un fiador, residente en la plaza, la prestaba por él en el caso de que no respondiese.

Los pasajeros de este tipo, demasiado numerosos para citar aquí en detalle, forman grupos de características muy especiales: mujeres solas, solteras, viudas o casadas, acompañadas frecuentemente de esclavas y niñas (nunca niños) de corta edad; matrimonios en los que solamente la mujer viaja bajo caución; esclavos y libertos de ambos sexos, moros, negros, turcos, búlgaros, tártaros, unas veces solos y otras con sus amos (nunca como mercancía; se trata de esclavos domésticos que se desplazan); comerciantes moros y judíos que van a Berbería, a Portugal, a veces a Galicia. Tras ellos se adivina una compañía masculina aún más nutrida, que ya no pasa por los registros más que por circunstancias especiales. Por citar a personas que no embarcan como mercaderes manifiestos, que son muchas, vemos a artesanos que emigran, como el pelaire Gonçalvo Martín, que se va a Lisboa con su mujer, y se le autoriza a sacar su ajuar

(338) TAFUR, Pero, *Andanças e Viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*, Madrid, 1934, p. 3.

(339) «... el Bayle General [de Valencia] ordena al Guardia del Grao que se incaute de todo navío en el que se encuentre a cualquier mujer sin el albarán correspondiente. No se hace distinción en tal capítulo sobre la naturaleza jurídica de la mujer, no se especifica si se trata de esclava o libre; tampoco hace referencia alguna a su origen: judía, mora o cristiana» (FERRER NAVARRO, R., *El puerto de Valencia visto a través del Guardia del Grao*, «Boletín de la Sdad. Castellonense de Cultura», 50 (En./Mar. 1974), p. 24). Cf., para los prejuicios contra los marinos, las semblanzas de Chaucer en los Cuentos de Canterbury.

(340) V. Apéndice documental, n.º 20.

doméstico y las herramientas de su oficio (341), y al abad D. Johan de Lérez, que va a Sicilia en la nao de Rodrigo de Liñeiro, de Muros, y lleva consigo una mula de pelo «castany blanquinós» (342); otros hombres, gallegos de la colonia de Valencia que se desplazan a Galicia, llevan consigo lotes de mercancía, lo que hace difícil averiguar su profesión: todo viajero es siempre un poco mercader.

2/ *El conocimiento de embarque*

Con la carta de fletamento y el eventual préstamo a riesgo o cambio, este documento, por el que el patrón acusaba recibo de la carga que se le entregaba, era una de las tres escrituras básicas para la expedición de la nave. No ha llegado a mis manos más que un ejemplar gallego de este tipo documental, hecho en Vivero en 1374, y que forma conjunto con las ya estudiadas carta de fletamento y concesión de préstamo que se expidieron para el mismo viaje (343). Este documento tiene un gran valor testimonial, teniendo en cuenta lo mucho que escasean los conocimientos de embarque aun en la Edad Moderna (344). Desde luego, desde esa escritura de fines del siglo XIV hasta los breves e informales albalaes usados 80 ó 100 años después por la mayoría de los castellanos, ha habido una gran evolución. El conocimiento de Vivero es un largo y prolijo documento en pergamino, redactado ante testigos por un notario público de la villa que ha subido a bordo, donde, con gran verbosidad, se vienen a facilitar los mismos datos que en los posteriores, garrapateados por el propio patrón o por el escribano de la nave en un billete de papel (345). Pese a no disponerse de ningún ejemplar tardío para Galicia, está bastante claro que aquí, como en el resto de Castilla, se había agilizado el procedimiento y el conocimiento era un simple albalá escrito o firmado por el receptor de la mercancía (346). El conocimiento era indispensble en todo caso, incluso cuando el propio dueño de la mercancía iba acompañándola, caso que se da tanto en el documento de Vivero como en el citado en la nota anterior.

3/ *La estiba y el avituallamiento*

Dada la gran responsabilidad que, como vimos, recaía sobre el patrón si las mercancías sufrían daños durante el viaje, la estiba no era un asunto a tomar a la ligera ni

(341) ARV. B-264, ff. 140-141 v. (27/3/1428).

(342) *Ibid.*, B-262, f. 30 v. (20/7/1426).

(343) SAB. *Politiek Oorkonden*, 1e reeks, 1325/2. V. apéndice documental n.º 6.

(344) BASAS FERNANDEZ, *El seguro marítimo de Burgos...*, 84. Estos documentos se destruían como los demás al llegar el viaje a buen término y quedar liquidadas todas las cuentas.

(345) Reconstruyéndolo a partir de los diversos de patrones castellanos que se conservan en el ASG (San Giorgio, *Primi Cancellieri*, 87/24, 25 y 90), bajo la rúbrica de «cartas comerciales de España», su tenor general, *mutatis mutandis*, es el siguiente:

«Otorgo e conosco yo N*** maestre que soy de la nao nombrada X*** que Dios salve, que resçibi de vos Y*** cinco barriletes de açeytunas, marcadas desta marca (*marca*), los quales, llevandonos Dios a salvamento con la dicha nao, prometo de consignar en Pisa a Z*** o a quien su poder hubiere el qual me a de pagar de flete lo que fuere justo, y para que sea verdad vos dy este conoçimiento fecho en Cadis a XXI dias de noviembre de LXXXIIII° anos» (*Firma y/o marca del patrón*).

(346) Unos mercaderes de La Coruña cargan sardinas con destino a Valencia. Al cargar, el patrón «les fizo *un conosçimiento de alualá* de que avya reçebido e reçebio la dicha sardina e mercaderia de aquel que por mercader della yva en la dicha nao, segund uso e costunbre entre mercaderes e maestres» (AGS-RGS-II-1480, 225).

a realizar de cualquier manera: aparte de las medidas de seguridad dictadas por la práctica y el sentido común, existía una reglamentación bastante estricta, casi toda ella formulada en fuentes catalanas, pero a la que los gallegos se tenían que conformar cuando operaban en el Mediterráneo. Como otros tantos de los puntos regulados por el Consolat de Mar, se habían convertido en un uso corriente entre todos los marinos de Occidente.

En Barcelona estaban además vigentes las viejas ordenanzas dadas por Jaime I en 1258 sobre la distribución de la carga en naves de una y dos cubiertas, es decir, con cubierta corrida o con castillos a proa y popa y combés o entrepuente entre ambos (347).

En las de una cubierta estaba terminantemente prohibido, so pena de perder los fletes, transportar mercancía ajena sobre ella; solamente podían ir allí los cofres con los efectos personales de marinería y mercaderes y los barriles con el agua y el vino para beber durante el viaje. En el caso de que tuviese tillado, se guardaban bajo él las armas y la jarcia de repuesto.

En las de dos cubiertas, el espacio del combés se distribuía de la forma siguiente: se podían estibar mercancías desde el palo mayor a la proa (348); en la otra mitad hacia popa iba el bote auxiliar pequeño, el que no iba a remolque, con sus aparejos, y también se acomodaban, más o menos mal, los criados de los mercaderes; sólo se podían estibar mercancías en esta parte con el consentimiento de los propietarios de las mismas. En la cámara de popa («in camera... puppis») va la «compaña» de la nave y los mercaderes. En la cubierta superior de popa no se puede llevar agua, vino ni mercancías; sólo los cofres personales. En los tillados de proa, reservados, como en las naves pequeñas, para armas y cordaje, solamente se pueden meter mercancías en caso de necesidad con la autorización de la mayoría de los mercaderes. Todo el interior de la nave iba reservado al cargamento, víveres y repuestos.

De cubiertas abajo, la forma en que se arrumbaba la carga dependía, naturalmente, de la clase de ésta.

En la sentina, protegida con esteras o lonas, se cargaba el lastre, generalmente arena o piedras, que, al no poderse remover sin hacer peligrar la estabilidad del buque, constituía un escondrijo ideal para el contrabando (349). Mercancías como la sal y el grano, que solían echarse sueltas en los pañoles, planteaban exigencias especiales. Se medían a la carga y a la descarga, concediendo al patrón un margen de merma preestablecido. El pañol se preparaba con esteras, tablas y cuerdas o sarmientos que, como vimos, solía facilitar el cargador. El trigo, además, necesitaba ser constantemente removido, para que se airease y no fermentase; el «paleage» era un trabajo de expertos, que no siempre podía desempeñar la tripulación, y que, cuando lo hacía, se cobraba aparte (350). Sin embargo, en ninguna de las cartas de fletamento en que se transporta grano o sal se puntualiza este servicio, frecuentemente mencionado en otros contratos del

(347) Publ. CAPMANY, *Memorias*... II, 27 (Ordenanzas XII y XIII).

(348) En los estatutos de Venecia de 1255, sólo entre el mayor y la mesana (PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*..., V. p. 45).

(349) «... alguũs mercadores e meestres se trabalham de furtar os panos e mercadorias que tragiam... e... as põõem e scondem nos lugares... em que se nom custumam trager asy como soo lastro...» (*Descobrimentos*, I, 226). Cf. también BERNARD, *Navires*..., 618.

(350) *Hanserecesse* 1482 § XI bis, en PARDESSUS VI, p. 500.

Golfo de Vizcaya entre las averías menudas: ni el que lo tengan que realizar los marineros ni el embarcar hombres para que lo hagan, todo esto en viajes de bastante duración.

El resto de las mercancías llegaban ya a bordo perfectamente envasadas y embaladas; el patrón no tenía que preocuparse más que de comprobar las condiciones de estos embalajes para evitar posteriores reclamaciones. Los barriles iban sujetos con eslingas o canteles (351), y calzados con cuñas de estiba que solía facilitar, como vimos, el fletador. Estos toneles —algunos de ellos de cerca de los 1.000 litros— y otros bultos de gran peso eran manipulados con gran soltura por los estibadores (352). Se izaban a bordo por el guindaste, si el puerto lo tenía, o aprovechando para ello la verga de un mástil. En los barcos de entrepuente bajo, como las carabelas, se estibaba «a trabe», con el drao, un tablón ensebado por donde se arrastraban o se hacian rodar los bultos hasta la cubierta.

Pero la tonelería tiende a disminuir al ritmo de su creciente manipulación por unos bateleros que no cuentan con estos medios de carga y tienen que mover los toneles a brazo (353). ¿Pudo deberse a esta manipulación el intento de disminuir el tamaño de las pipas que se puede observar en el siglo XVI en Pontevedra —un puerto que perdía calado y tenía que recurrir cada vez más a transbordos por el canal del Lérez—? (354).

En todo puerto medianamente organizado había obreros especializados en la carga, y no se esperaba de los tripulantes que desempeñasen estos trabajos, salvo que la falta de servicio estuviese prevista en la carta de fletamento y el patrón terminase, mediante pago, ocupándose de todo. Su verdadera responsabilidad empezaba con el «arrumbagen», cuando las mercancías entraban a bordo y había que distribuirlas correctamente. Se evitaban los sitios húmedos, la proximidad a orificios como la carlinga del mástil, la limera del timón, escotillas e imbornales, por donde podía entrar el agua (355). Había también que afrontar seriamente el peligro de las ratas; según el Consolat de Mar, era obligación del patrón llevar uno o más gatos a bordo, y cuidarlos (trabajo del grumete); solamente quedaría exento de la responsabilidad por los daños causados por los roedores en el caso de que los gatos hubiesen muerto en alta mar sin posibilidad de ser reemplazados (356). Es comprensible que, en una documentación parca en noticias sobre los propios hombres, los gatos no tengan mucho protagonismo; sin embargo, parece que eran un accesorio regular de todos los barcos, junto con el perro guardián, y aparecen en inventarios con otras piezas de mobiliario y a bordo de navíos abandonados por sus tripulantes (357).

---

(351) *Roles de Oleron*, versión castellana, X, XI (PARDESSUS, VI, p. 59).

(352) «L'emploi habituel du tonneau de 800 à 900 litres pour le logement du vin à Bordeaux au Moyen Age n'a rien qui doive surprendre. La grande dimension apparente de ces fûts n'en rend nullement le maniement malaisé: le plan incliné et le palan qui permettaient de les charger sans difficulté sur les navires étaient connus et utilisés au XIIIe et au XIV siècles (RENOUARD, Y., *La capacite du tonneau bordelais*, «Annales du Midi», LXV (1953), p. 401). Para el gran tamaño de los envases de pescado que se cargaban en Galicia, v. PEATGE, Introducción, p. 17.

(353) BERNARD, *Navires...*, 82.

(354) *Documentos... Pontevedra*, I, 108.

(355) *Consolat de Mar*, XVIII a XXI.

(356) *Ibid.*, XXII, XXIII.

(357) En el inventario de un navío portugués, en 1416: «... item duas grelhas de ferro. Item dous gatos... Item huũ cam branco...» (ATT, *Chanc. D. João I*, 1.5, f. 100 v., en *Descobrimentos*, I, 241 ss.). A bordo de una barca que llega de Irlanda en 1397, capturada en las Cíes, y cuyos tripulantes huyen en el batel: «la barcha todavia andava a vela, ca ge la dexaron amarrada et que

Una vez a bordo, los embalajes debían ir suficientemente identificados, marcados con una marca —la del mercader o cualquier otra (358)— que se reproduce en el conocimiento del embarque. En la práctica, no todos los fardos se marcaban, o al menos no se registraba la marca con tanto cuidado en la documentación. No parecen llevarlas, por ejemplo, las partidas de mercancía que descargan en Valencia los gallegos (359), y eso que, por lo que sabemos solamente de Noya, podían desplegar una impresionante variedad de ellas (360), que dan testimonio de la activa vida mercantil y artesana de la villa.

Parte de la estiba había que reservarla para las vituallas de las que, a lo que parece, se abastecían lo menos posible en ruta, llevándose todo lo que podían desde el punto de partida. El aprovisionamiento no constituía realmente un problema grave, ya que las travesías eran cortas y muy frecuentes las escalas donde se podían adquirir alimentos frescos y comer en tierra; así que el interés por salir bien pertrechados de víveres se debía sobre todo a razones de precaución y economía. El ordinario de a bordo era, sin duda, el de todos los navíos de la época (361), a base de alimentos secos y de larga conservación: tocino, panceta y carne salada, legumbres secas, pescado seco o salado, queso, «que son cosas que con poco dellas se gouiernan muchas gentes», ajos y cebollas como depurativo «para guardarlos del corrompimiento de la mar e de las aguas dañadas que beuen». Es cierto que de estas aguas, dañadas o no, beben lo menos posible; aunque las Partidas, de donde se han tomado las prescripciones anteriores, desaconsejan el mucho vino y sidra —a sustituir por agua avinagrada— porque «son cosas que embargan el seso» (362), el «beberaxe» —buen vino, nada de sidra— corre en abundancia (363), y el agua fresca, que el patrón debe facilitar «aabondo», «a grosente», no parece estar demasiado tasada por el mucho consumo.

A bordo se comía caliente siempre que el tiempo lo permitía, cocinando con leña en un fogón al que, como vimos más atrás, también tenían acceso los mercaderes, y con una batería de cocina elemental, que iban reponiendo en los distintos puertos donde tocaban (364). Posiblemente también se cocía pan, como sabemos se hacía en los barcos

---

quando entraron dentro... non fallaron ay salvo un perro e un gato...» (AGS. *Estado. Castilla*, 1-1.º, f. 146, en SUAREZ, *Navegación y comercio...*, p. 160). Pero según Merrien, que no cita fuentes, en todo el Golfo de Vizcaya, tanto en Castilla como en Francia, se usaban hurones (*La vie quotidienne des marins au Moyen Age. Des Vikings aux galères*, Paris, 1969, 153).

(358) El patrón de una coca, al recibir un cargamento de vino de Vivero que va sin marca, le pone la suya propia: «os quaes dictos viños van marcados de miña marca tal ⚓ » (SAB, *Politieke Oorkonden*, 1e reeks, 1325/2).

(359) PEATGE, *passim*.

(360) Sobre la práctica y uso de la marca, v. mi trabajo *Las marcas personales del ámbito mercantil gallego-portugués y su contexto europeo a fines de la Edad Media*, en «Jubilatio. Homenaje... a D. Manuel Lucas Alvarez y D. Angel Rodriguez González», Santiago, 1987, vol. I, pp. 129-147.

(361) Cf. BERNARD, *Navires...*, 623 ss.; MERRIEN, *La vie quotidienne des marins au Moyen Age...*, 39 ss.; MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe-XVIe siècle)*, Paris, 1983, 145-146.

(362) *Partidas*, II xxv, 9.

(363) Mollat (*loc. cit.*) calcula unos 2½ l. diarios por persona. Alvaro Crú embarca en Valencia, para su nao, una bota (casi 500 litros) de vino tinto (ARV B-267, f. 31).

(364) En Valencia, en 1398, Diego Peres de Noya saca «I caldera d'aram, la qual barata ab una vella que aduix de Castela, e hay més 4 llrs. en la que trau (ARV, MR-18, 36 v.)». Martín Sanches de Noya saca para su barca, en 1417, una caldera de cocinar de 6 libras y un bacín de

catalanes (365); al menos se sacan cantidades de harina que parecen destinadas a este fin o a hacer gachas (366). En Galicia no había, que sepamos, la posibilidad de abastecerse de «bizcocho», la galleta de mar que era una especialidad de los grandes puertos de Andalucía y del Mediterráneo donde había hornos que lo cocían al por mayor; seguramente salían de sus bases gallegas con pan de centeno o de mijo que les podía durar por lo menos un par de semanas. El bizcocho lo compran en algunas ocasiones: en 1426, en Valencia, el patrón de Muros Lopo García coge para su nao (que va a hacer un viaje largo por las islas hasta Berbería) 8 quintales de él (367).

El recurso a los productos de cada puerto es escaso, a lo que parece; en Valencia, en la rica serie de Coses Vedades, que refleja bastante bien este movimiento durante varias décadas, solamente cogen algo de arroz y aceite de oliva, en cantidades muy pequeñas teniendo en cuenta que se trata de abastecer a un buque (368). Lo que no consigna el registro son las compras de alimentos frescos, que de todas formas tendrían que ser en cantidades limitadas; hay que contar además con que es más que probable que durante las escalas comiesen la mayor parte del tiempo en tierra.

Así pues, aunque el agua se corrompiese con frecuencia y la comida fuese pobre y desabrida, la dieta de a bordo no difería esencialmente de la de tierra. El escorbuto, la pesadilla de las largas navegaciones oceánicas, aún no era problema para estos navegantes siempre cercanos a la costa.

Antes de zarpar, quedaba un último detalle, que interesaba tanto al patrón y marinería como a los mercaderes de a bordo: obtener, o asegurarse de que llevaban consigo, todas las cartas de seguridad y salvoconducto generales o particulares que tuviesen, así como las cartas de marca y represalia que les hubiesen sido concedidas, y que tenían que exhibir antes de ejercer sus derechos. El disfrute de las exenciones fiscales de que gozasen, como vecinos de su villa o súbditos del rey de Castilla y León, se justificaba con la «carta de visiñança», un documento expedido por el concejo que, garantizando la identidad del portador, recordaba a quien pudiese concernir los privilegios de que disfrutaba (369), y que les permitían ir salvando la carrera de obstáculos que los portazgos, peajes, ancorajes y otras cargas interponían en su viaje.

* * *

Una vez levadas las anclas, las responsabilidades y gastos que surgiesen a lo largo del viaje corrían generalmente por cuenta del patrón si no había acordado previamente

latón del mismo peso ARV. B-256, 113 v.) y Afonso Rodrigues de Ferrol una de 12 libras (*Ibid.*, 480 v.). En 1428, para la nao de Johan Rodrigues de La Coruña, se saca una caldera de 10 libras (ARV. B-264, 27).

(365) *Consolat de Mar:* BERNARD, *Navires...*, 623.

(366) En 1410, Rodrigo Gonçales, de Noya, saca de Valencia, para su barca, 2 cahíces (unos 400 l.) de harina de trigo (ARV. B-247, 150); en 1412, Diego Peres de Noya, en viaje a Genova, 3 sacos (ARV B-248-b. 264).

(367) ARV. B-262, 259 v.

(368) En 1431, para la nao de Alvaro Gomes, de Muros, se sacan 2 arrobas (unos 25 l.) de aceite y una de arroz, y para la de Alvaro Crú, de Pontevedra, 3 arrobas de aceite y una de arroz (ARV B-267, 10 v., 31), en 1434, para la de Johan Moas, de Noya, 2 a. de aceite (B-272, 52).

(369) En el Livro do Conçello de Santiago, fol. 1, se inserta un modelo de la que se solía expedir a principios del siglo XV en esta ciudad a sus vecinos cuando partían de viaje. Tras la notificación y enumeración de privilegios, se prevenía a los concejos y justicias del reino: «Et agora sabede que *** noso veziño... vay ou enuia a quen esta carta vos mostrara con suas mercadurías...

otra cosa con el armador o fletador. Los gastos inevitables de la «avería menuda», servicios de pilotaje, toaje, guindaje, gastos imprevistos como el pago de rescates en caso de apresamiento y de reparaciones, y la «avería gruesa» —incendio, robo, echazón, naufragio en general— salían, al menos en primera instancia, de su bolsillo.

Estaba además la pesada preocupación de cuidar de la mercancía, que podía sufrir daños por mala estiba o por hurtos de la propia tripulación. Muchas veces el patrón se encontraba solo al frente de toda la aventura; pero, aun habiendo mercaderes a bordo y teniendo que consultarlos en situaciones de emergencia, era suya la decisión final de cortar el mástil, cambiar el rumbo, presentar combate o echar por la borda parte del cargamento.

Un personaje que podía encontrarse a bordo y que podía descargarle de buena parte de la responsabilidad legal en estas situaciones era «el mercader de la nao».

¿Qué era exactamente este «mercader de la nao» que aparece en nuestros documentos? ¿un «conductor» o un «capmarchand»? La pobreza léxica de que adolecen tanto el gallego como el castellano para el comercio marítimo no permite designar con precisión a estas dos figuras tan distintas en su esencia, aunque a veces coincidan en la misma persona, y que se daban de hecho en la realidad mercantil gallega.

El término latino *conductor* (transportista = contratista, agente; catalán *conduhidor*), en un navío que lleva mercancía de varios cargadores, designa al hombre que va a bordo, generalmente como apoderado de los demás, o de un grupo de ellos, aunque también sea cargador él mismo. Su misión es acompañar, «conducir» el total de la mercancía cargada por sus principales hasta su destino, resolviendo los trámites necesarios para ello. Lleva un registro contable («manuale naulorum», «cartolari de la mercaderia») distinto del cartulario de a bordo, donde se consignan las distintas partidas de cada mercader y lo que cada uno le debe por la parte proporcional de fletes y otros gastos. Se conserva uno, procedente del viaje de una nave coruñesa a Génova desde Occidente, y llevado por Girolamo Ferrero, *conductor* de las mercancías que un grupo de genoveses había cargado en ella (370). Generalmente era él quien llevaba la caja de los mercaderes, se ocupaba de los pagos necesarios y de la recuperación de los préstamos hechos al transportista. Johan de Marrozos, mercader de Santiago, va de *conductor* en la nave de Gonçalo Peres, y deberá percibir de éste, al llegar a Valencia o a Barcelona, según más convenga, la liquidación de los dos cambios que ha recibido (371). Como representante de la compañía mercantil, el *conductor* tenía sobre el patrón del buque un poder de presión que podía crear conflictos de autoridad de consecuencias muy inconvenientes. Así, la actitud del *conductor* genovés que iba en la nave del coruñés Diego

---

porque vos disemos da parte do dito señor rey e vos rogamos da nosa que gardando dito priuillegio... non tomedes nen prendades nen enbargedes... a o dito ***... por razon dos ditos portadgos e peajes nin por algũos deles... et esta carta non valla mais de huũ ano».

En el Archivo Municipal de La Coruña (*Priv.* I/14) se conserva una, nominal, de 1396, llevada por Rodrigo Afonso de Anceis y su patrón delegado. Tras la enumeración de privilegios de tránsito, y el ruego de que se guarden, se identifica al portador: «Et desto demos end esta nostra carta por lo notario adeant escrito a Rodrigo Afon d'Anseys, meestre e señor que he da barcha que chaman Santa Maria et a Pero Garcia, maestre della en seu lugar, nosos vesiños».

(370) El «Manuale naulorum navis Martini Gartie» (ASG. Not. O. Foglietta Jr., 4-II/310) ha sido citado y su contenido extractado por Jacques Heers en *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée*, «Revista da Facultade de Letras de Lisboa (1956), pp. 84-112.

(371) AHPB. B. Masons Min. *5.º man.*, 26 v.-27.

Rodrigues fue la causa de que ésta fuera apresada por los catalanes en Porto Pisano en 1457 (372), al empeñarse en prolongar la escala contra la voluntad del patrón.

Con el nombre de «mercader de la nao» se designa también al que en la práctica desempeña las funciones de *capmarchand*, o mercader principal, una figura bien conocida en el mundo mercantil que se rige por los Roles de Oleron; coincide con el *conductor* en que siempre va a bordo y en que representa a toda la compañía mercantil; pero mientras el *conductor* es o puede ser un simple mandatario, el *capmarchand* es el director comercial de la empresa, el promotor de la aventura; a su nombre se fleta el buque, se expiden permisos y salvoconductos, él es quien busca otros cargadores para compartir el viaje y es el portavoz de todos ellos frente al patrón, el jefe del grupo (373), pudiendo imponer su voluntad al propio transportista en asuntos no estrictamente náuticos.

Dada la poca complejidad de las asociaciones mercantiles gallegas es muy frecuente que estas dos figuras, que ya tienen muchos puntos de contacto, coincidan en una tercera persona: el patrón, lo que evidentemente simplifica las cosas. Si nos ponemos a buscar tipos más o menos puros, podemos encontrar un *conductor* muy típico en el criado de Vasco de Veiga que en 1477 acompaña un cargamento de sardinas propiedad de éste —que se queda en Noya— hasta Valencia (374). La concesión de un salvoconducto para Inglaterra a Johan Fernandes, a 16 criados y mercaderes cuyos nombres no se conocen todavía y a Pero Afonso, patrón de la barca *S. Jorge* de Noya, que va a hacerles de transportista (375), nos presenta a este Johan Fernandez con todos los visos de ser el *capmarchand* del viaje.

Pero aunque el mercader esté ahí para ir haciendo frente a su parte de gastos, éstos no se empiezan a amortizar ni para él ni para el transportista hasta que se rinde viaje, hasta que el navío llega «aa sua dereita descárrega». Entonces se percibe el producto de las primeras ventas, se cobran los fletes o parte de ellos, y se empieza a respirar. La primera mitad del viaje es de gran riesgo económico, y puede verse en peligro por imprevistos. En más de una ocasión el patrón tiene que «baratar» parte de la mercadería para poder seguir camino (376), o encontrarse en auténticos apuros para la devolución del cambio, si todavía no ha cobrado nada. Sus problemas se agravan si los cargadores le hacen perder el tiempo y corren días de comida y soldada de los marineros y, aún peor, si el trato se deshace en la primera mitad del viaje sin que el patrón tenga cerca una persona a quien reclamar. Es una situación que puede llevarle a rescindir su parte del contrato y buscar por donde sea otro «partido» con el que resarcirse (377). Es de presumir, por todos los indicios, que la caja de a bordo y el dinero particular del patrón eran todo uno y funcionaban solidariamente (378).

---

(372) ASG. Not. T. Duracino 3/116.

(373) BERNARD, *Navires...*, 539-543.

(374) AGS-RGS-XII-1487, 141.

(375) PRO. *Treaty Rolls* C76/89 m. 15 (1/12/1405).

(376) Como hace, por ejemplo, el coruñés Domingo Vidal que, entrando de arribada en Bristol en Febrero de 1398 con un cargamento de aceite en ruta Gaeta-Flandes, tiene que transbordarlo a otro buque, ya que el suyo no puede seguir viaje, y vender una parte de la mercancía para hacer frente a los gastos. Al sacar todo a tierra y exigirle los recaudadores de aduanas el pago de los derechos por la totalidad, es incapaz de hacerlo y tiene que buscar fiadores en Bristol: afortunadamente sus fletadores lombardos intervienen y obtienen del rey de Inglaterra la exención del pago (PRO CR 21 Richard II, Part II, m. 16; CCR, pp. 252-253).

(377) Diego Rodrigues, patrón de una gran nao de La Coruña, ha sido fletado por unos catalanes de Génova para ir, solo, a buscar trigo a Sicilia. A la llegada, los cargadores no compare-

La llegada a puerto no significaba, con todo, el fin de los trabajos ni de los pagos. A partir de determinados puntos de la costa, si hacía falta, se cogía a bordo un gran lemán, piloto de costa que acercaba el buque al puerto (379). Allí, al menos en algunos con particulares dificultades, como Brujas o Bordeaux, subía a bordo el petilemán, el práctico propiamente dicho, que lo introducía hasta su fondeadero. Los tiempos muertos empezaban a correr. Si se había llegado de noche, había que esperar hasta el amanecer para descargar y, en los puertos que se cerraban de noche con una cadena, para entrar a fondear en lugar seguro. Había que vérselas luego con los oficiales: policía del puerto, perceptores de impuestos aduaneros, sufrir registros, dar sobornos y propinas, regatear el pago de los derechos...; a veces, si corrían rumores de peste en el puerto de origen, no se les dejaba desembarcar (380). Se entregaba la mercancía a los consignatarios y corredores, se liquidaban todos los compromisos económicos y legales, y una vez de vuelta, cobrados los fletes por el patrón y las mercancías por los mercaderes, se procedía a los últimos ajustes de cuentas entre los «parçoeiros» del navío.

Estas cuentas, hechas en privado, seguramente de palabra, no han llegado hasta nosotros. La única constancia que queda de esas «palavras e contas» que se daban son los documentos notariales por los que las partes reconocen haber hecho liquidación y estar «livres e quitos» unos con otros de todo asunto pendiente (381). Con este reconocimiento se echaban pelillos a la mar y se condenaba a la desaparición toda la documentación del viaje: cartas de fletamento, conocimientos, albalás de todo tipo, obligaciones, cartas de pago, sentencias y demás papeles cuya vigencia hubiese prescrito, y que no se hubiesen destruido ya por orden de un tribunal arbitral. Esto era taxativo en la práctica del comercio marítimo de la época, y se aconsejaba no limitarse a «rasgarlos», sino quemarlos para que no quedase ni rastro de ellos (382). Práctica muy beneficiosa para impedir que resucitasen viejos litigios ya zanjados, aunque nefasta para los investigadores del futuro. Pero en el mundo seminómada de los mercaderes navegantes no había mucho sitio para archivar papeles caducados que podían además caer en malas manos. Tras cada viaje, el contador se ponía a cero para una nueva aventura.

---

cen y la trata del trigo se cierra. «Patronus dixit quod erat destructus, et quod nescebat quod faceret, et dicebat quod iret in Euiza non possendo aliter facere...» En el último momento, su plan de ir a Ibiza a la ventura, buscando seguramente un transporte de sal, se cambia por un cargamento de azúcar de Palermo a Génova, lo que le ocasionará más tarde un conflicto con sus primeros fletadores (ASG. Not. B. Rizzo 5/92, 27/4/1457).

(378) El Consolat de Mar (CXCIV) dispone que el fondo común de la nave esté en manos del patrón y, por delegación de éste, del escribano. La confusión entre el fondo común y el privado se pone de manifiesto en el caso de Roy Fariña, patrón de Noya, que hace un préstamo de 100 ducados a cuatro de sus hombres, préstamo personal según todos los indicios; la fuga de los deudores lo deja sin fondos con que hacer frente a la devolución del cambio que había tomado para el viaje (AHPB. B. Masons Min. 5.º *manual*, ff. 71-73).

(379) *Roles de Oleron*, versión castellana, XIII.

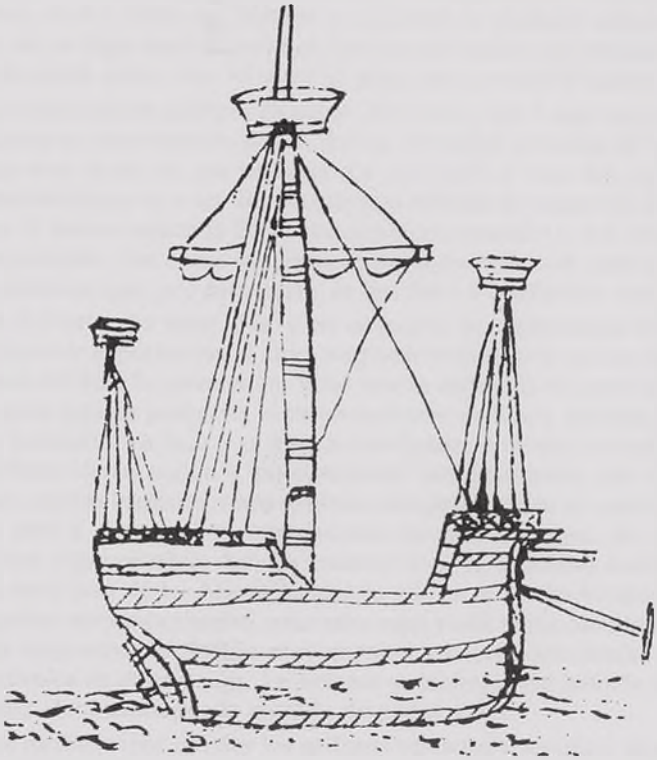
(380) Como sucede en Sevilla en 1453 (AM Sevilla, *Actas cap. Ene./Mar. 1453*, f. 27.

(381) Se conservan los hechos entre Ares García de Rajóo, merc. de Pontevedra, y Johan Gonçalves do Ribeiro o Moço, marino, sobre el navío que tienen entre los dos (MP C II-5, f. 27 v.) y entre los tres patrones y propietarios de la *Santa Trinidad* de Pontevedra, en Barcelona, a 31/7/1413 (AHPB. B. Pi, 6.º *man. com.*, 5 v.-6).

(382) BERNARD, *Navires...*, 5 y n. 5; 684.

PARTE II

La proyección al exterior



Introducción

Han quedado atrás, en la primera parte de este trabajo, las costas de Galicia, la base territorial de los hombres y sus naves, los campos y las villas donde se producen y se consumen los artículos del comercio, la tierra donde rige el derecho de Castilla. En esta segunda parte seguiremos a marinos y mercaderes a los diversos países de Occidente que visitaron en sus aventuras mercantiles. Estos países se van a agrupar en tres grandes zonas: la del Golfo de Vizcaya y el Canal, la fachada atlántica (Portugal y Andalucía y, en un lugar muy secundario, las islas africanas) y el Mediterráneo occidental; el lazo de unión entre ellas va a ser la gran ruta Levante-Poniente.

Las actividades de los gallegos en aguas del Golfo y del Canal se van a desarrollar, a poco de iniciar su intervención activa, dentro del difícil contexto de la guerra de los Cien Años y, más tarde, de sus secuelas. La apertura, a fines del siglo XIV, de los mercados mediterráneos va a ser una afortunada válvula de escape: en ellos van a tener una posición de fuerza emanada de su condición de neutrales y del virtual monopolio del tráfico de pescado, dos bazas que les permitirán moverse con soltura y seguridad en un espacio marítimo que, por otra parte, es tan duro y conflictivo como el del Norte.

Pero en el Norte son unos más, y en situación de competencia desventajosa. Su principal artículo de exportación, el vino, no puede compararse con los franceses ni con los importados del Sur. Su pescado no tiene mucha demanda en unos países que cuentan con una gran riqueza pesquera, ni en un mercado invadido, además, por el arenque normando y holandés. La lana y el hierro, principales artículos de exportación de su reino, están fuera de su región y prácticamente monopolizados por los vascos, que además serán, con los bretones, unos temibles competidores en el mercado de fletes. A los gallegos, pese a su temprana introducción en estos circuitos, les será muy duro hacerse un buen lugar en ellos. Así, los contornos de su actividad mercantil van a ser menos netos en el área de los Mares Estrechos que en el Mediterráneo: exportaciones muy fraccionadas, muy misceláneas, colocadas aquí y allá según las posibiliddes coyunturales —una coyuntura de tiempo muy corto— y sobre todo mucha distribución y reventa de artículos de otros países. La balanza se inclinará del lado de las importaciones, dominadas claramente por la entrada de paños y sal.

Si el área mediterránea es para los gallegos un espacio aséptico, donde se mueven lejos de sus puertos de amarre y entre países y problemas indiferentes, Galicia, en su esquina atlántica, es una base territorial asomada al mismo espacio en el que su gente desarrolla sus actividades con el Norte. Los contactos comerciales van a tener por lo tanto otro cariz. Por una parte, estarán mucho más sujetos a los avatares políticos de

toda la zona, y las relaciones con sus vecinos no van a ser meramente mercantiles. Los contornos entre el transporte mercenario y la asociación mercader-patrón se van a hacer difusos. El derecho marítimo de toda el área —los Roles de Oleron— va a ser un factor de unidad y de entendimiento. Pero si las colaboraciones son más frecuentes, los conflictos también serán más encarnizados y pasionales y de repercusiones más directas sobre la vulnerable economía mercantil. Al realizarse viajes de radio más corto, los movimientos serán, en general, más dinámicos que en el Mediterráneo, donde impera la campaña de temporada. Al mismo tiempo, los contactos con los habitantes de los diversos países con quienes tratan tendrán un carácter marcadamente bilateral. Galicia será punto de encuentro de ingleses, bretones, gascones, vascos y flamencos, cuyas tierras visitarán también los navegante gallegos.

El estudio de su actividad exterior se va a hacer, por lo tanto, según estos criterios geográficos. Por ello se impone, antes de abordarlo, esbozar a grandes rasgos una cronología de conjunto:

S. IX a XII. Llegada de buques con peregrinos, seguramente con Padrón como puerto principal. Pequeña industria salazonera, probablemente con una exportación modesta a Portugal y al interior del reino. Cabotaje de navegantes frisones y gascones.

Fines S. XII-Principios S. XIII. Repoblación urbana de la costa. Fundación real de puertos, algunos de los cuales ya venían funcionando de antes, con comercio de paños y exportación de pescado. Relaciones pasivas con puertos del golfo de Gascuña, Inglaterra, Flandes y Portugal. Primacía del puerto de La Coruña como escala internacional, que va a sostener durante toda la Edad Media.

S. XIII. Galicia adquiere su propia flota e inicia su comercio activo. Apertura de los mercados andaluces. Inicio de un comercio regular con Inglaterra y Flandes, a base de transportes y redistribución. En el último cuarto del siglo, primeras flotas genovesas y venecianas hacia el Canal, con escalas en La Coruña.

Fines S. XIII-ca. 1380. Actividad preferente en el Canal, con Inglaterra, Francia y Flandes (papel eminente de La Coruña, Vivero y Ribadeo). Desde principios del XIV, entrada en el Mediterráneo de naves castellanas y vascas, en cuya actividad no participan de momento los gallegos.

1380 - Mediados S. XV. Inicio de contactos regulares con Bretaña, centrados en las importaciones de sal. A consecuencia de ellas, entrada en los mercados mediterráneos como vendedores de pescado. Los gallegos se establecen en la ruta Levante-Poniente como transportistas e intermediarios entre ambas áreas. Escalas regulares de los italianos en los puertos gallegos. El centro de gravedad se desplaza hasta los puertos de las Rías Bajas. En el Norte, empeoramiento de la situación internacional, compensada, a nivel extraoficial, por la gran afluencia de naves de peregrinos a La Coruña.

Mediados S. XV - 1480. Marcado retroceso en el Mediterráneo, donde se intenta poner trabas a su extracción de divisas y a su actividad transportista en favor de los nacionales, en Barcelona (1453) y Génova (1467). El fin de la guerra de los Cien Años permite una paulatina normalización de las relaciones con Inglaterra y Flandes.

1480 - ca. 1530. Unión dinástica con Aragón, que conduce a una reactivación del comercio y de los transportes, obstaculizada, a partir de 1500, por problemas de índole externa en el Mediterráneo: piratería berberisca y turca, guerra con Francia, competencia de los transportistas ragusanos, que llevarán a una marcada decaden-

cia del movimiento a partir de los años 30. En el Atlántico y el Canal, el comercio con Inglaterra y Flandes se incrementa, pese a la guerra con Francia. A partir de 1515-20, hacen su aparición algunos fenómenos que anuncian una nueva etapa: los transportistas holandeses, la reactivación de los viajes franceses desde La Rochelle y Normandia, la activa participación inglesa en el comercio del vino de Ribadavia, que entran ya como rasgos permanentes de la economía marítima de la plena Edad Moderna.

* * *

LA PROTECCION EXTRATERRITORIAL DEL MERCADER

En un mundo donde se considera extranjero al que no es vecino de la propia villa, el súbdito de un país extraño que ejerce sus actividades mercantiles en otro lo es doblemente. Salvo casos concretos en que se hayan negociado de potencia a potencia unas condiciones privilegiadas, está discriminado con respecto a los naturales. No siempre tiene libertad de movimiento por el territorio, ni la oportunidad de ser juzgado en igualdad de condiciones; pesan sobre él impuestos especiales; dependiente de los menores vaivenes de la política interna y externa del país en que opera, su existencia es, en la práctica, tan precaria como la de un rehén. Tiene que contar con el eterno tira y afloja entre el proteccionismo y la apertura; de la noche a la mañana, los poderes públicos pueden tener que protegerle de las iras del estamento mercantil local o, inversamente, en un estado de guerra entre ambas naciones, verse amparado solapadamente por ese mismo estamento con los mil y un trucos y expedientes de la solidaridad entre mercaderes: asunción de una falsa nacionalidad, compraventas realizadas en alta mar bajo las especies de presas de guerra, empleo de personas interpuestas... (1). Puede verse también, cuando ya se creía sólidamente instalado en el mercado de bienes o transportes, coartado o expulsado de la práctica de unas actividades en las que se ha ido convirtiendo en un competidor demasiado peligroso.

El más vulnerable a esas situaciones es el mercader navegante. Sin arraigo en el otro país, generalmente no habla el idioma, o se limita a chapurrearlo; no está muy al tanto de la situación interna, ni de las leyes y ordenanzas que rigen el comercio, ni de los cambios de la moneda. Le acechan, además, peligros adicionales: la violencia de los encuentros indeseables en alta mar, contra los que no tiene más defensa que su propia fuerza, y, no menos desdeñable, la rapacidad de las gentes de la costa: en la mayor parte de los territorios de Occidente, reyes y señores ejercen el derecho de quiebra, o «ius naufragii», auténtica raquería legal que les faculta para apoderarse de buques y mercancías que vayan a parar, por avería o naufragio, a las costas de su jurisdicción. El concepto de naufragio se suele entender en sentido muy lato por los beneficiarios de este derecho; al estar en retroceso generalizado y habiendo cada vez más privilegiados

(1) En 1370, estando en guerra Inglaterra y Castilla, el coruñés Johan de Prol es hecho pasar por portugués con el apoyo de varios mercaderes ingleses que lo tienen a su servicio como transportista (PRO PR 43 Edw. III Part II, m. 35, *CPR 1367-70*, p. 339). Una práctica corriente es también el trasbordo de mercancías en alta mar, representando la comedia de una presa violenta (BERNARD, *Navires...*, 704). Luego se hace la denuncia contra unos agresores no identificados y, contando con la ineficacia de las justicias, se termina echando tierra al asunto.

que se libran de él, los peor parados son siempre los forasteros. Abundan además, sobre todo en los sectores más pobres, los raqueros auténticos, pescadores y otra gente de la costa que procuran ser los primeros en pillar estos despojos antes de que llegue la autoridad, y que pueden llegar a provocar deliberadamente el siniestro (2).

La vida del mercader navegante medieval es dura, arriesgada y cruel. Forzados por las circunstancias a defender su vida y sus bienes encarnizadamente, a tomarse la justicia por su mano cuando no la esperan de nadie, lo primitivo de las actuaciones de estos hombres ante lo que se podrían considerar incidentes cotidianos, es de una rudeza inusitada: por una deuda pendiente, un cargamento tentador, una discusión por derechos portuarios, se puede entablar en un puerto o de barco a barco una pelea sangrienta que arrastra secuelas durante largos años; al lado de los siglos medievales, los posteriores, más famosos en ese sentido por el *panache* de las grandes campañas navales y de las figuras señeras de unos cuantos filibusteros y corsarios, resultan, examinados de cerca, notablemente civilizados.

En general, los navegantes gallegos son bastante pacíficos para la época; raras veces los encontraremos dedicados al corso o molestando a buques extraños, y la mejor parte de su agresividad la descargan contra los perceptores de impuestos, *gabellotti, lleuders* y señores bandoleros, a los que resisten ferozmente en defensa de sus preciosos dineros. Pocas veces apresan barcos ajenos, aunque están siempre dispuestos a comprar los que los vizcaínos, más arrojados y más violentos , capturan y les venden. En las reclamaciones ante los tribunales aparecen invariablemente como las víctimas expoliadas. Pero pueden ser cobardes y sin escrúpulos a la hora de despojar a un patrón forastero en apuros o de adquirir mercancías robadas y hacerse humo cuando los dueños reclaman.

Aunque los mercaderes más arrojados, llevados por el afán de lucro y el espíritu de aventura, pasasen por encima de todas estas dificultades, es fácil de comprender qué obstáculo constituían éstas para el regular fluir de un comercio que, en una era preindustrial, era, por así decirlo, el riego sanguíneo de la economía y la hacienda de las naciones. Se imponía atraer, y no espantar, al mercader forastero. Y así, por encima de la guerra, de la xenofobia y el espíritu de campanario, de la codicia miope y el temor a la competencia, comerciantes y gobernantes, a sus respectivos niveles, se esforzaron por llegar a un *modus vivendi* que permitiese un nivel indispensable de intercambios.

Las soluciones nunca pasaron, en la práctica, de ser expedientes, parcheados, medidas siempre precarias, mal aplicadas y peor guardadas. Sin embargo, muchas de ellas sentaron bases para el desarrollo del Derecho de gentes y del Derecho mercantil internacional.

a/ *Los convenios internacionales*

Pocos tratados entre naciones omiten el negociar, explícita o implícitamente, el «status» extraterritorial de sus respectivos naturales, y muy específicamente de los mercaderes, en el territorio de los otros. En ocasiones se regulan expresamente las condicio-

(2) La Partida V, ix, 11 señala las penas contra los raqueros que, haciendo falsas señales de fuego por la noche, llevan a los navíos contra la costa. Aparte de la pena corporal, a discreción de las justicias del lugar, se obliga a los culpables a pagar el doble de los daños si ha habido denuncia inmediata; si ésta tarda más de un año, se restituirá sólo el importe de lo que se perdió. Si no hubo robo, sino sólo naufragio, se abonan los daños causados.

nes, restricciones y privilegios en que se va a desarrollar el comercio y la navegación, y la actitud de las partes frente a los respectivos aliados —que no son necesariamente amigos comunes— y a los terceros en discordia. Para la defensa de su aplicación práctica se nombran por ambas partes unos magistrados, los conservadores, cuyas jurisdicciones cubren los distintos sectores de las costas afectadas por el tratado. En teoría funcionan en paralelo con las justicias ordinarias, y se encargan de juzgar los casos de robos y violencias que vayan en quebrantamiento del tratado para cuya salvaguarda fueron nombrados, bien por orden del rey ante una reclamación, bien de oficio o por denuncia directa. En la práctica, al menos en los casos que se conocen, están desempeñados por personajes que ya tienen funciones de justicia: concretamente, los que se nombraron para Galicia en las treguas de Leulinghen de 1389 eran el Pertiguero de Santiago y el Corregidor de La Coruña (3), y éstos mismos, más el Adelantado de Galicia, son los que, por lo que toca a los territorios marítimos, custodiarán el cumplimiento de las treguas de 1402 con Portugal (4).

El papel específico de los conservadores era actuar de pesquisidores y jueces en los casos de presas, determinando si éstas eran o no legítimas, y de juzgar y reprimir todos los actos de violación a las cláusulas del tratado por los habitantes del territorio donde ejercían su jurisdicción. A ellos correspondía establecer en cada caso las formas de restitución y la tasación de las indemnizaciones (5).

b/ *Seguros y salvoconductos*

Hubiese o no en vigor un tratado, y se estuviese o no en guerra con la otra nación, cabía siempre la solución parcial de las cartas de seguro y salvoconducto. Las expedía el rey, a todos los súbditos de una nación o a algunos particulares; el señor de la tierra,

(3) «Et son seront ordenez & deputez conservateurs de ces presens Trieues... ès parties de Galice, Messire Gomes Manrique, Pertiguero de l'Archevesque de Saint Jaques, & Messire Ferrand Peres d'Andrado, Chevetayne de la Curunna, & ses Lieuxtenants, & chacun d'eulx... Et chacun des Conservateurs dessus nommez ont & oront Pouoir en leurs Marches, seulx & pur le tout, pour faire Reparer & Amender tout trespas & Dommages qui seront faix ou donnez encontre le Teneur de ces presens Trieues, & de punir tous Malfaitures selon que le cas le requirront» (RYMER, *Foedera*, III[4], p. 42).

(4) «[XVII] Item los conservadores e juezes que avemos de poner e ponemos para fazer conplimiento de justicia a los querellosos e danificados... son estos que se siguen: por toda la mar y las partidas de la costa de la mar los juezes e corregidores e alcalles ordinarios de cada un logar de la costa de nuestro señorío, e los juezes e conservadores mayores en las dichas nuestras tierras e costa de la mar sea el nuestro almirante de Castilla o su logarteniente, en su absençia el capitan de la mar. E por tierra los juezes ordinarios de cada un logar, e los conservadores mayores seran estos: ... en las partidas de Gallizia fasta comienço de Asturias de Oviedo el pertiguero de Santiago e el corregidor de la Curuña e cada uno dellos... desde comienço al termino de la puebla de Sanabria fasta el termino de Milmanda, Alonso Enriquez, adelantado de Leon o aquel o aquellos quel pusiere en su logar, e donde acaba el termino de Milmanda fasta la mar, el adelantado de Gallizia [Diego Pérez Sarmiento] o su logarteniente. A los quales dichos nuestros conservadores e juezes e cada uno dellos e a sus logartenientes damos nuestro poder conplido para que fagan e puedan fazer conplimiento de justiçia a los querellosos e danificados e demandadores en la forma e manera en los capitulos de suso contenidos (AGS, *Patronato Real*, Leg. 49 f. 3, publ. TORRE, A. de la, y SUAREZ FERNANDEZ, L., *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los RR.CC.*, Valladolid, 1958-60, I, 136 ss.).

(5) V. nota anterior y MOLLAT, M. *De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe - XVe siècle)*, en *Etudes d'Histoire Maritime*, Torino, 1977, pp. 596-97.

las comunidades urbanas. Su alcance podía ser general, protegiendo a todos los súbditos de la nación; restringido a un grupo —vecinos de determinadas poblaciones, peregrinos (6)— y finalmente individuales, que solían cubrir al mercader y/o patrón del buque, a éste y su «compaña» y a un limitado número de personas acompañantes. Estos últimos casos se solían conceder con la mediación y el aval de mercaderes y otros personajes del país de destino, generalmente gente con intereses directos en esa determinada aventura mercantil (7). Estos seguros cubrían —teóricamente...— a su beneficiario no sólo contra robos y violencias, sino contra embargos legales de su nave y mercaderías, y de las requisas de embarcaciones que se podían producir con motivo de alguna campaña guerrera, o de la acción de las justicias en el caso de que además estuviese ejerciendo algún privilegio o exención de las normas comunes.

Las cartas de seguro no libraban ciertamente a los mercaderes de agresiones y arbitrariedades, pero podían movilizar en su favor a las autoridades interesadas en mantener la paz y el comercio y a los propios convecinos de los asaltantes, temerosos de represalias y de que esos hechos les alejasen a los forasteros del puerto. A veces las situaciones no presentaban unos contornos tan netos: muchos asaltos y embargos que, presentados bajo un cariz abstracto, eran violaciones de la tregua entre los súbditos de uno y otro país, no eran en realidad más que conflictos privados entre individuos: mercaderes lesionados en sus intereses que se tomaban la justicia por su mano, acreedores que se cobraban la deuda directamente, o que solicitaban de las justicias el arresto del mal pagador, peleas entre marineros... casos que caían verdaderamente dentro de la jurisdicción civil o criminal ordinaria y que, por obra y gracia de las circunstancias, se convertían en un incidente internacional.

Pero si estas justicias ya funcionaban mal dentro del propio país, cuando el pleito y las reclamaciones rebasaban las fronteras el procedimiento se hacía interminable. La víctima abandonaba, y apelaba directamente a los tribunales reales, suplicaba a personajes influyentes, perdía miserablemente el tiempo y el dinero, cuando no fallecía,

---

(6) A 1/1/1434, Juan II concede, con vigencia hasta el 31/12/1435, carta de seguro y salvoconducto a todos los peregrinos que se dirijan a Santiago por mar y por tierra, declarando nulas todas las cartas de represalia vigentes; con fecha 6/6 del mismo año da orden a las justicias del reino y al Almirante mayor de la mar de que hagan respetar estas condiciones. Es renovado por Enrique IV (Publ. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, pp. 153 y 57 del apéndice). En 1437 el concejo de Pontevedra da carta de seguro a todos los que acudan al puerto con mercancías, para hacer volver a los que se habían alejado de allí por temor a represalias (AHPPO, *LCP*, f. 25 v.). En 1446, el rey de Portugal da un seguro por dos años «aos galegos e outras pessoas de fora de nossos regnos» para que acudan sin temor al puerto de Selir, exceptuando de él a los verdaderos autores de pasadas fechorías y muy concretamente a los vecinos de La Coruña, «por los muchos robos y maleficios que habían hecho a los portugueses» (ATT. *Chanc. D. Afonso V*, 1.5, f. 51 v., en *Descobrimentos*, I-sup., pp. 529-530).

(7) A 5/7/1456 el rey de Inglaterra concede un salvoconducto a una nave propiedad de Fernández Pérez de Andrade para comerciar durante un año, y a su patrón, 4 mercaderes, 30 marineros y 2 pajes; el mediador de la solicitud ha sido el duque de Somerset (PRO. C76/138 m. 10). En Julio de 1426 se concede salvoconducto individual a unos mercaderes sevillanos y a la nave gallega —*Santa Clara* de La Coruña, 120 tons., 30 marineros— que van a utilizar para comerciar con Inglaterra; se exige una fianza a los mercaderes ingleses que actúan como avales y mediadores, se fija una ruta directa, prohibiéndose comerciar con terceros en el viaje, y se exige del patrón y marineros que se porten pacíficamente en los puertos ingleses y no cometan actos ilegales (*Ibid* C76/108 m. 5, E 28/47).

dejándole el pleito a sus herederos (8). A veces pasaban veinte y más años sin que se hubiera obtenido cumplimiento de justicia; si esto es malo en cualquier pleito, en uno por asuntos mercantiles, en que unos meses de descubierto podían significar la ruina para un mercader de poca monta, era desastroso.

La apelación al soberano extranjero podía acelerar una solución por la vía judicial; pero lo más frecuente, si este resultado no tenía visos de obtenerse o si no se conocía exactamente la identidad del agresor, era que se pasase a las represalias.

c/ *El sistema de represalias*

Una vez agotados todos los intentos de obtener restitución por la vía ordinaria, el soberano del damnificado o el de los culpables, según los casos, facultaban al primero a autorresarcirse a expensas de otros cualesquiera de los compatriotas de los asaltantes, o con cargo a la hacienda real. Para ello se le concedía una «carta de marca y represalia», documento público que le autorizaba a incautarse de bienes hasta recuperar la suma perdida (9). Aparte de responder a la arcaica concepción de la solidaridad penal, el derecho de represalias, abundantemente ejercido, era todo un exponente de la impotencia de los poderes públicos, que abandonaban al perjudicado a sus propios recursos, por el expediente, muy poco jurídico, de echar el guante al primero que apareciese a

(8) Un caso muy característico es el de Johan de Santa Marta, un mercader de La Coruña que hacia 1437, en plena guerra entre Nápoles y Aragón, fue despojado por unas galeras catalanas de su nao y un valioso cargamento que llevaba al puerto napolitano. El damnificado, con los asaltantes, se dirigió a Gaeta, donde Alfonso V tenía su cuartel general, y le hizo directamente la reclamación. El rey traspasó el caso a la reina María, gobernadora en Cataluña, que a su vez lo puso en manos de su consejo. La lentitud de este tribunal movió al coruñés a hacer una nueva reclamación, esta vez ante su rey, el cual envió una carta al respecto al Consell de Barcelona (Madariaga, 23/12/1439), de donde eran vecinos los captores. El Consel le hizo recorrer el camino inverso, transmitiéndola por duplicado (17 y 28/2/1440) al rey y a la reina de Aragón, con el ruego de que se le hiciera justicia de una vez para evitar futuras marcas y represalias. El asunto seguía sin solucionar en el verano de 1443; fallecido Johan de Santa Marta y presentando la denuncia su viuda y su hijo, la reina, a 30 de Agosto, citó a comparecer ante su tribunal en Valencia a los representantes de las partes; nueva intervención del Consell, esta vez para obstaculizar el proceso: los asaltantes, que estaban dispuestos a comparecer y probar su buen derecho, alegando que se trataba de una legítima presa de guerra, eran ciudadanos de Barcelona y la citación a juicio fuera de la ciudad violaba sus privilegios. En Diciembre del 43 la situación había llegado a un punto muerto, con la mujer y el hijo insistiendo directamente ante la reina, y el Consell de Barcelona enviando mensaje tras mensaje para que —cada vez en un plano más abstracto— se guardasen los derechos y privilegios de sus ciudadanos y se subsanase aquel vicio de forma, que estaba «en risch de esser aprovada». Aqui se pierde el rastro al litigio, que se ignora si llegó alguna vez a un desenlace (AHCB. Municipal, *Lletres Closes*, VI-7, ff. 11 v.-12, 12 v.; VI-9, ff. 148, 184 v.).

(9) No he encontrado ninguna concedida a mercaderes gallegos; la que los Reyes Católicos conceden al mercader Gomez Arias, de Avilés, en 20/4/1475, reviste la forma diplomática de una provisión real, dirigida a todas las justicias del reino. La exposición de motivos relata los incidentes que la provocaron: un asalto portugués a la nao de Gómez Arias, tripulantes y mercaderes enumerados nominalmente, el montante de las pérdidas, los trámites inútiles frente al rey de Portugal, y finalmente el dispositivo,por el que se da «liçencia e poder e facultad al dicho Gomez Arias, maestre, e a los otros suso dichos... para que de qualesquier vezinos e moradores en el dicho reyno de Portugal e de sus naos... e mercadorias e personas, puedan represar ... fasta en la dicha quantia... con más todas las costas e daños e menoscabos...», dando orden a las justicias de que no se estorbe la acción (AGS-RGS-IV-1475, 105 (Publ. E. BENITO RUANO, *Gómez Arias, mercader de Avilés*, «Asturiensia medievalia», 2 (1975), ap. doc. 1).

falta de cosa mejor. Por sus reacciones en cadena, el perjuicio causado a inocentes, el clima de temor, desconfianza y alarma que cundía en los puertos, eran un método enormemente impopular en las comunidades mercantiles. Los portugueses se alejan de Pontevedra tras las fechorías de un compatriota suyo, y es preciso que las autoridades de la villa les garanticen, por una carta de seguro, que no van a ejercer acción alguna contra ellos (10). Los vecinos de varios puertos de la zona de Ortigueira y Ferrol se vuelven contra uno de los suyos que, robado y despojado en el mar por unos bretones, tiene una carta de marca, de la que al parecer abusa, provocando a su vez reacciones de castigo contra los inocentes y deteriorando sus intercambios con Bretaña (11). Lo mismo ocurre en el tan conocido caso de la represalia de Juan de Arbolancha, que provoca una reacción de pánico en los puertos del norte de Galicia, en peligro de perder la clientela bretona. Los puertos que desean beneficiarse de la «paz del mercado» lucharán siempre por impedir el ejercicio de estos derechos dentro de sus aguas jurisdiccionales, pese a las órdenes que tienen las justicias locales de apoyar a sus titulares. Un caso muy ilustrativo es el que en 1493 enfrentó al concejo de La Coruña con Pedro Martínez de Mundaca, por una represalia ejercida supuestamente en sus aguas jurisdiccionales. El vizcaíno, que había sido robado por súbditos flamencos y llevaba diez años sin que se le hiciera justicia, consiguió de los Reyes Católicos una carta de marca, y se fue a apostar en aguas del sector Ortegal-Sisargas, punto de paso obligado del tráfico del Canal. Consiguió detener una nao en la que iban mercancías de flamencos hacia Portugal; el patrón, a la vista de la carta, no ofreció resistencia y accedió a la ejecución. Pedro Martínez se llevó su presa a La Coruña, el puerto más cercano, donde se presentó al corregidor, «para que le diese favor e ayuda para acabar de faser la dicha esecuçion e para que se vendiesen las dichas mercaderias en la dicha çibdad, e asentando lo que valiesen en las espaldas de la dicha carta, e que el corregidor mando a su alguasil que fuese con el a faser la dicha esecuçion». Se descargaron las mercancías y se lanzó un pregón por la ciudad anunciando la subasta. Pero en esto intervino el procurador del concejo, mostrando el privilegio real que tenía la ciudad, y por el cual no se podían ejercer represalias en su puerto. Se detuvo el procedimiento y se fue a un contencioso, en el que el corregidor dio sentencia a favor de la presa: había sido hecha fuera de las marcas y sin violencia. Los coruñeses recurrieron al Consejo Real, que al final falló en su favor, ordenando devolver las mercancías o su valor más una indemnización por daños y perjuicios, y reservando a Pedro Martínez sus derechos para uso futuro, sin costas, por no tener conocimiento del privilegio (12).

¿Qué defensa tenía contra estas situaciones el tercero inocente? Podía huir, o presentar resistencia armada; cuando era un simple transportista y las mercancías no eran suyas, o cuando éstas iban cubiertas por un seguro, lo normal era que se sometiese pacíficamente como en el caso citado. Podía tomar precauciones y pedir un salvoconducto individual (y esta es la razón de ser de muchos de ellos que aparecen concedidos

(10) AHPPO, *LCP*, f. 25 v. (v. apéndice documental de este trabajo).

(11) «... diz que le fue proueydo de una represaria e por virtud della diz quel dicho Juan d'Estren ovo munchas contias de mrs. e hizo munchos daños e otros en su nonbre, so color de la dicha represaria, a muchos maestres de naves e mercadores que venian con mercaderia de trato en el reyno... e que ansy mismo porque una nao non se quiso rendir que venia cargada de trigo a la çibdad de la Coruña... diz que la echaron a fondo...» (AGS-RGS-VII-1512, 4).

(12) AGS-RGS-IX-1493, 93, 97.

en tiempo de paz); tenía también, una vez despojado, una vía de acción legal contra el verdadero culpable; éste, mientras, solía andar escondido, cambiando de pabellón e incluso de nacionalidad si el montante de la represalia era muy importante (13).

En los paises que tenían mejor organizados sus sistemas hacendísticos se podía recurrir a una via mucho más pacífica y controlable, en la que la hacienda pública se hacía responsable o beneficiaria, según los casos, del montante de los daños sufridos.

En el caso de un perjudicado individual, el soberano del agresor concedia al demandante una carta de marca, a ejercer exclusivamente a costa de ciertos impuestos que pagase o pudiese pagar en el país. El coruñés Pero Neto, despojado en el mar por unos ingleses, obtiene del rey de Inglaterra una de estas cartas, por la que, a partir de 1474, se puede ir resarciendo, hasta un total de 200 £, con el 50% de los derechos que le corresponda pagar en las aduanas de Southampton, Bristol y Sandwich; en los ocho años que tardó en recuperarse, las cantidades descontadas fueron cuidadosamente anotadas por los oficiales de estos puertos, hasta su liquidación final (14).

Inversamente, cuando los perjudicados y agresores eran las respectivas colectividades, se podía penalizar a los segundos con un recargo en los impuestos ordinarios de aduanas, o incluso con la creación de un impuesto especial de castigo. Sobre los castellanos, en concreto, pesaba en Brujas un recargo del 5% (el «vingtième denier») por sus frecuentes actos de piratería, y en Valencia un impuesto especial, la «quema», que osciló entre el 5 y el 2% desde los siglos XIV a XVI, y que era una indemnización por daños causados durante la guerra Castilla-Aragón.

En las áreas donde el seguro marítimo no cubría estas pérdidas, los mercaderes organizados en «naciones» o «universidades» solían hacer un fondo común que se alimentaba de cuotas pagadas por los cargadores a la «bolsa» de la nación de la nave que utilizaban. Este sistema, en uso entre las diversas naciones residentes en Brujas, funcionaba en la de Vizcaya —a la que pertenecía Galicia— por lo menos desde 1459 (15). Cuando no había bolsas y se operaba a la escala de una compañía o grupo de mercaderes, era de rigor el reparto igualitario de las pérdidas, salvo en el caso de que se tomasen algunas cosas aisladas y bien identificadas, que perdían sólo sus dueños (16).

d/ *Consulados y huéspedes*

*** Los Consulados de Castellanos**

La adopción por Castilla de este sistema de protección extraterritorial es bastante tardía. Estos cónsules, que en ocasiones se confunden con los magistrados de los tribunales de comercio, por la coincidencia en la práctica de varias de sus funciones, son en realidad algo distinto. El término de «cónsul», tan polivalente en la Edad Media como el de «alcalde», se aplica, dentro de este contexto, a:

(13) Sobre estos recursos y la acción de regreso del perjudicado, v. ALBUQUERQUE, Ruy de, *O Direito de Regreso em Materia de Represálias. Estudo de Historia do Direito, Secs. XV-XVI*, en «Revista Portuguesa de Historia», XV (1975), pp. 171-234, y F.L. GANSHOF, *Le Moyen Age*, en la *Histoire des Relations Internationales* dirigida por RENOUVIN. V. también Mollat, *De la piraterie sauvage...*, esp. pp. 10 y 11.

(14) PRO E356/22 m. 10; *CPR 1467-77*, p. 474.

(15) *Descobrimientos Portugueses*, I, 555.

(16) *Partidas*, V, ix, 12-13.

1) Unos magistrados elegidos desde el interior de un grupo de mercaderes para actuar de jueces en sus asuntos profesionales, en su propia nación o en el extranjero.

2) Una persona designada por el Rey para representar y proteger en un país extranjero a sus compatriotas. El cónsul de los castellanos en el extranjero suele desempeñar además, para el grupo de mercaderes y marinos castellanos residentes y transeúntes en su jurisdicción, funciones de magistrado del primer tipo.

La institución tomó derroteros distintos en el Mediterráneo y en la Europa noroccidental: en algunas plazas mercantiles donde las colonias castellanas eran importantes y antiguas —Nantes, Brujas, Amberes— predominó el tipo de cónsul elegido por estas comunidades; en cambio, el «Cónsul de Castellanos» de nombramiento real fue una institución típica del ámbito mediterráneo, donde se implantó a ejemplo de otras naciones. A diferencia de los cónsules del Norte, elegidos por grupos parciales —«castellanos», «vizcaínos»— los cónsules reales mediterráneos extendían su jurisdicción a todos los súbditos del rey.

Los cónsules del Mediterráneo fueron los primeros en aparecer, y lo hicieron en los países de la Corona de Aragón hacia 1380. El más temprano documentado es de 1382.

Documentada su existencia en Barcelona desde 1388 (17), el primero cuyo nombre nos es conocido es el mercader castellano Sancho González de Medinaceli: «jò, Sanxo Gonçalis, cònsol de Castellans en la ciutat de Barchinona, per lo senyor Rey de Castella assignat e per lo senyor Rey d'Aragó conformat», según se intitula en un documento de 1391 (18). Durante su mandato, su presencia es constante en las operaciones mercantiles y legales llevadas a cabo por los castellanos: testigo, árbitro, apoderado, lo encontramos continuamente (19). Hacia 1395 es cónsul García de Alcaudete, alias «Negro» (20); es posible que Sancho González fuera destituido entre los años 1393-94 por su complicidad en un acto de piratería castellana contra unos portugueses (21). Tras un breve eclipse —destituido también por «alguna sinistra informacion» de los castellanos que llegó a oídos del rey— el «Negro», que tal vez se había enajenado a vascos y gallegos por las razones exactamente contrarias que el cónsul anterior, es restituido en 1399 con todos los honores (22). En 1406 hay un nuevo cónsul, un tal García Alfonso (23); en 1451, Alfonso Lopes (24). Finalmente, es seguramente gallego el último de los cónsules de este período, Johan Castelo, en los primeros años del XVI; es un mercader interesado en las importaciones de pescado gallego, y se le ve pagar los derechos del ancoratge y actuar de fiador de algunos de los buques entrantes (25).

De 1399 data el nombramiento por el rey de Castilla del Cónsul de Castellanos en Mallorca, Gonzalo Alvarez —o Gonzalo Alvarez de Avila—, seguido pocos meses

(17) AHPB. B. Nadal, *Man. 2/7-13/11/1388*, f. 156 v.

(18) AHCB. Not. IX-13.

(19) Cf. en el AHPB. los manuales 10.º y 11.º del notario Bernat Nadal.

(20) AHPB. B. Nadal, *Man. 1394-95*, 4/1/1395, y CARRERE, *Barcelone...*, 555.

(21) AHPB. B. Nadal, *10.º* y *11.º manuale*, y FERREIRA, E. *Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393*. «Actas. Congreso de Historia de Euskal-Herria», p. 574.

(22) M.T. FERRER I MALLOL, *Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears*, «AEM» I (1964), p. 600.

(23) AHPB. B. Nadal, *Manual 26/1/-26/6/1406*, f. 74.

(24) AHPB. A. Vilanova, *Man. 1451*, cit. *CARRERE, Op. cit.*, 555 n. 1.

(25) «Pagà Castelo», «fou fermanso Castelo, cònsol» (ACA, *Ancoratges*, 12/1/1504, 4/2/1507).

después del sevillano Pedro González de Palacios; parece que su jurisdicción abarcaba todo el archipiélago (26). En 1405 desempeñaba el cargo un mallorquín, Joan Olivella, fabricante de ballestas de profesión (27); en 1470 de nuevo un castellano, Rodrigo Gonçalves, que lo era también de los portugueses (28). En 1485 los Reyes Católicos confirmaban en el cargo, como sucesor de su padre, a Bartolomé Melgar, desestimando un nombramiento anterior del vizcaíno Martín de Portugalete (29).

En Valencia, cuando al filo del 1400 se intentó también crear uno, se produjo una singular situación: el rey Martín el Humano tuvo que rechazar la confirmación ante la resistencia del municipio valenciano que, alegando privilegios de la ciudad, se negaba a que existiera en ella un cónsul forastero junto a los dos del Consolat de Mar (30).

Seguramente había también cónsules de Castellanos en los territorios italianos de la Corona de Aragón, por lo menos en Nápoles, Palermo, Caller y otros puertos importantes frecuentados por ellos. La única noticia de ellos es tardía: el nombramiento de uno en Siracusa, Juan de Zarauz, a petición de los procuradores en Cortes de Guipúzcoa y Vizcaya, en 1489 (31).

Fuera de la Corona de Aragón, las otras dos regiones litorales donde los castellanos contaban con representación consular eran Provenza y la Riviera de Génova. En 1421 era cónsul en Génova un tal «Georgius Vento, cives Janue, Consul Castellanorum», al que vemos intervenir traduciendo del castellano al latín un documento de un notario de Ondárroa (32). A 10 de Septiembre de 1435, Juan II nombró a Juan de Valdés, castellano, vecino de Niza, su cónsul «en las cidades de Genova e Saona e Pisa e Niça e Villa Franca e en las otras çibdades e villas e logares que son puertos de mar en la ribera de Genoua, fasta Cibita Vieja (33). A poco de tomar posesión, Valdés, que deseaba volverse a Niza, nombra su lugarteniente a todos los efectos a un genovés, Ampogino di Serreto (34). Y es que este consulado de Génova se va a caracterizar por una marcada fragmentación de su jurisdicción, con delegaciones consulares en los distintos puertos, en manos de genoveses en su mayor parte. En 1444 era cónsul delegado en Savona Giuliano Corsoni (35); en 1447 se nombra cónsul en Génova a un castellano,

(26) M.T. FERRER Y MALLOL (*Documents*... pp. 599-600) piensa que estos dos cónsules coexistieron, uno en Mallorca y el otro para Ibiza y Menorca. En realidad, el segundo sigue al primero muy de cerca, por muerte, destitución o abandono del cargo, que era frecuente. Ambos son cónsules de Mallorca y de las otras islas; los documentos que se conservan son notificación de su nombramiento a los respectivos gobernadores. No se trata tampoco de un cónsul delegado del otro, pues en este caso el segundo no sería nombrado por el rey, sino por el primero.

(27) SANTAMARIA, A., *La reconquista de las vías marítimas*. Actas I Congreso Internacional de Historia Mediterránea (Palma, 1973), «AEM», 10 (1980), p. 95.

(28) AHM. *Extraordinari. Curia de la Governació*. 1470, s/f., publ. MUNTANER, J. *Arancel del Cónsul de Castilla*, «B.S.A.L.», XVIII (1938-1943), pp. 322-323.

(29) AGS-RGS-XI-1485, 14, en GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya*... p. 264, n. 35.

(30) HINOJOSA MONTALVO, J., *Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media*, «Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio» (Sevilla, 8-10 de Abril 1981), Sevilla, 1982, p. 253, citando AM Valencia, *Lletres Misives*, G 3-7, s/ fol., 25/9/1400.

(31) AGS-RGS-VI-1489, 14, en GARCIA DE CORTAZAR, *Op. cit.*, p. 264, n. 36.

(32) ASG. Not. Antonio de Percipiano, 1/2.

(33) Segovia, 10/9/1435, a 21/6/1436 el notario imperial Branca de Bagnara transcribe y registra el nombramiento (ASG. Not. B. Bagnara, 4/143).

(34) *Ibid.*/82.

(35) ADBR. Laget-Maria 251 f. 10.

García Gómez, que no residía en la ciudad (36). Seguramente hará como los anteriores y los siguientes, nombrando a un vicecónsul genovés y ausentándose del cargo: Juan Gómez de San Sebastián y Sancho de Serat, que ostentarán el cargo entre 1448-59 y 1460-63, tendrán a cargo del puesto a Baldassare Usodimare, que lo será también del siguiente, el bilbaíno Martín de Loriaga, propuesto como cónsul en la ciudad, con exclusión del resto del territorio, por los patrones y mercaderes de Castilla presentes en Génova (37). Un año después, es cónsul para todo el territorio Fernando de Montoya, que renuncia el cargo en Cosme Spinola y su hermano Jerónimo, *in solidum;* este tándem, «tamquam consul seu locumtinens consulis» nombra vicecónsul en Savona a Giovanni Pegolino, vecino de esta población (38), en Pisa al genovés Acelino Spinola, e irá poniendo otros en los demás puertos de su jurisdicción (39). Esta es muy amplia, y bastante cambiante: vimos más arriba lo que abarcaba en 1435; en 1463 comprenderá los puertos de Génova, Savona, Niza, Pisa, Talamone y Civitavecchia, y además, tal vez por una vacante pasajera, Marsella, posiblemente con toda la jurisdicción del consulado de Provenza que pertenecía a esta ciudad (40).

El consulado de Provenza, con sede en Marsella, es más tardío y debió tener una existencia algo irregular. Es posible que su primer titular haya sido el gallego Vasco Gomes de Santiago, que lo era en 1438-39 (41). En 1463, como vimos, Marsella estaba bajo la jurisdicción del cónsul de Génova y en 1498 desempeñaba el cargo un marsellés, Jacques Fabre (42).

* * *

Si bien el nombramiento oficial se hacía a través de un privilegio del rey de Castilla, que precisaba además de la confirmación del soberano del país en el que estaba ubicado el consulado (43), lo cierto es que el rey no hacía sino ratificar una propuesta de los mercaderes y marinos establecidos en ese puerto o que lo frecuentaban. A veces adelantan incluso los acontecimientos: en Octubre de 1463, unos representantes de «nonnullis patronis et pilotis navium ac mercatoribus subditis serenissimi domini Regis Castelle in Saone tunc existentibus», como está vacante el consulado de Génova, hacen constar en acta notarial que, conociendo la buena fama y honradez del ilustre Martín de Loriaga, ex-patrón de nave —y a la sazón mercader en Génova—, lo «posuerunt et ponunt» en el cargo consular por la presente escritura, «cum honoribus, utilitatibus et prerogativis... solitis (44).

Entre los honores, sabemos solamente de sus títulos: «Egregius dominus» en Génova, «Venerabilis vir» en Barcelona. Las «utilitates» consistían en un salario y unos

(36) A 15/1/1448, salvoconducto al navío que lo va a llevar allí (ASG. Archivio Secreto. *Litterarum Regum*, 17, cit. HEERS, *Le commerce des Basques...*, p. 297 ss.).

(37) HEERS, *Op. cit.*, 317. ASG. Not. T. Duracino 4/227, 6/14, 171, 220, 613 y 7/221.

(38) ASG. Not. T. Duracino, 7/16, 25.

(39) *Ibid.*/52.

(40) *Ibid.*, 7/221.

(41) ADBR Bodety 249, f. 142.

(42) HISTOIRE DU COMMERCE DE MARSEILLE, Paris, 1951, III, pp. 21-22.

(43) «Sanxo Gonçalis, cónsol de Castellans en la ciutat de Barchinona, per lo senyor Rey de Castella assignat e per lo senyor Rey d'Aragó conformat» (AHPB. Not.IX-13 (1391).

(44) ASG. Not. T. Duracino, 7/221.

derechos que percibía sobre sus actuaciones judiciales y de otro tipo, y que cotizaban los mercaderes y marinos castellanos que llegaban al puerto en que ejerciese (45). Sus prerrogativas eran la inmunidad diplomática (y seguramente derecho de asilo en su casa), el disponer de un notario propio (46) y el derecho a elegir y nombrar sus vicecónsules y lugartenientes (47).

Su misión era, en general, representar a los súbditos de su nación y defender sus intereses (48); en el caso de no ser castellano era indispensable que supiera el idioma, pues el servir de intérprete en caso de necesidad era una de las tantas facetas en que podía ayudar a sus representados (49). Tenía funciones judiciales: «oyr e librar e determinar por sentençia todas las quistones, pleitos e debates e contiendas que en qualquier manera acaesçieren, asi por tierra como por mar, entre qualesquier personas mis subditos e naturales que se acaescieren e estouieren e llegaren con qualesquier fustas e nauios en los puertos de las dichas çibdades... (50)», y ejecutivas: «... e que podades poner pena o penas e las executar en los rebeldes». No cuenta, sin embargo con cárcel ni guardias propios, y se hace apoyar por la justicia ordinaria. Cuando el vicecónsul de Génova Baldassare Usodimare, a petición del coruñés Pero García, manda encarcelar en la prisión de Malpago para deudores morosos a Juan Pérez de Salinas, se sirve de su notario consular para enviar un mandamiento de prisión al alcaide, y lo mismo hace para la posterior liberación del detenido (51).

Había toda un área de su actividad, que podríamos llamar oficiosa, en la que su actuación como cónsul y como mercader activo y residente se confundían. Era testigo en múltiples escrituras en las que intervenían castellanos, y actuaba frecuentemente como apoderado de algunos de sus compatriotas.

* * *

En algunas plazas del Norte donde se había formado una nación española de cierta importancia, la institución consular revistió caracteres distintos. El cónsul era ante todo un magistrado al servicio de la comunidad de mercaderes residentes, elegido y puesto por unos hombres que buscaban ante todo un árbitro para sus litigios internos y, eventualmente, un representante. De ahí que sus funciones judiciales sean las más im-

(45) En Genova lleva «todos los derechos e salarios acostunbrados que los otros mis consoles leuauan e solien leuar de los nauios e mercadurias e personas que a los puertos de las dichas çibdades solian llegar e venir (ASG. Not. B. Bagnara, 4/413)». En Mallorca, 1470, lleva «de la mercaderia de tot mercader castellà o portagalès o altre generació d'Espanya... hun per centanar»; de derechos portuarios, 1 dobla de oro (24 s./mallorquines) por navío de más de 100 tons.; de 100 a 50, 1 £; de menos, 15 s./; marineros y grumetes, 1 real de plata (2 s.) cada uno. De derechos judiciales, 3 d./£ como en los otros consulados (MUNTANER, *Arancel*..., pp. 322-323).

(46) En 1459, en Genova, lo es Giovanni de Brignolis, «tamquam notario dni. Johannis Ghomes, consulis Ispanorum in Janua» (ASG. Not. T. Duracino, 4/613).

(47) «... los que vos pusierdes por consoles...» (ASG. Not. B. Bagnara, 4/143).

(48) «... e desso siats tengut de procurar e defensar a tota generacio d'Espanya» (MUNTANER, *Arancel*..., p. 323).

(49) La intervención de Giorgio Vento como intérprete, citada más arriba, es para ayudar a solventar una cuestión entre un vasco y un genovés que no se da por enterado del contenido del documento en castellano.

(50) ASG. Not. B. Bagnara, 4/143.

(51) ASG. Not. T. Duracino, 4/613.

portantes, y que la representación de la nación pase a segundo plano, como podemos ver por las nutridas delegaciones, o incluso «plenos» de miembros de la comunidad que tratan directamente con los poderes públicos sin canalizar sus reclamaciones a través de la persona del cónsul.

Por lo tanto, la implantación en el Norte de cónsules de nombramiento real al estilo mediterráneo no se hizo sin problemas. Las colonias castellanas llevaban ya muchos años constituidas, nombrando sus propios cónsules en virtud de antiguos privilegios. Cuando en 1428 Juan II nombró el primero en Brujas (52), no fue bien recibido; su nombramiento se ignoró, coexistiendo de una forma totalmente inefectiva con los anteriores, hasta que en 1447 el rey renunció a su derecho y dejó a los castellanos con su antigua prerrogativa de elegirlos y nombrarlos ellos mismos (53). Así, estos consulados del Norte —existentes en Brujas, Amberes y Nantes— fueron instituciones ambiguas que en una fuerte medida respondían al tipo del tribunal de comercio, y cuya jurisdicción nunca tuvo unos límites muy precisos. En el caso concreto de Brujas, los gallegos, que en un primer momento estaban integrados en el único consulado correspondiente a la «nación de España», pasaron a partir de 1455 a fluctuar entre los dos recientemente desglosados: «Castilla» (o «España») y «Vizcaya». Galicia como territorio quedó dentro de la nación y consulado de Vizcaya, pero de hecho, las personas residentes en Brujas podían afiliarse a aquél de los dos que prefiriesen (54). Esto fue una fuente de conflictos, pues, como recordamos, había por medio unos derechos consulares que una y otra nación luchaban por captar (55).

*** El hospedaje**

En casi todas partes, pero especialmente en los puertos donde no había una colonia importante, con consulado o sin él, el mercader que llegaba para una estancia temporal se enfrentaba a los problemas materiales de su adaptación: el idioma, el alojamiento en tierra —pues trataba por todos los medios de huir, aunque fuera por unos días, de las incomodidades de a bordo—, su ignorancia de la situación política, el sistema impositivo y las ordenanzas locales y, sobre todo, el modo de entrar en contacto con los mercaderes de la plaza.

Estas situaciones se resolvían de forma muy diversa, según las condiciones y la importancia de la aventura comercial. Había mercaderes itinerantes, patrones de su propio navío que, familiarizados con determinados puertos y hablando unas pocas palabras del idioma, llevaban directamente sus pequeñas operaciones, a veces sin aban-

(52) «La 'nation' d'Espagne... ne fut reconnue comme gilde marchande que le 11 octobre 1428, lorsque Philippe le Bon accorda à Jean II de Castille, sur la demande de Sancho Esquerre, son ambassadeur, et des Quatre Membres de Flandre, le privilège de nommer les consuls (appelés aussi gouverneurs)» (MARECHAL, J., *La colonie espagnole de Bruges du XIVesiècle*, «Revue du Nord» 35 (1953), pp. 15-16). Cf. GILLIODTS, *Inventaire des Chartes de... Bruges*, IV, p. 497, n.º 970; *Estaple de Bruges*, I, pp. 679-83, núms. 855, 857.

(53) MARECHAL, *Op. cit.*, 15-16; GILLIODTS, *Estaple*, I, n.º 855 cit.

(54) MARECHAL, *Op. cit.*, 17-18; VAZQUEZ DE PRADA, V., *Lettres marchandes d'Anvers*, Paris, 1960, I, p. 161.

(55) En 1493 los consulados de Castilla y Vizcaya se disputan las «averías» (derechos portuarios consulares) de un navío gallego en Middelburg (Archivos de Middelburg, *Brieven aen de Stad, 1406-1499*, n.º 33, en *Bronnen tot de geschiednis van Middelburg...*, La Haya, 1923, III, n.º 315 p. 168).

donar la nave o haciendo breves excursiones a tierra (56); en otros puertos de Aragón y Provenza, incluso en Génova, los gallegos no tienen, según todas las apariencias, mayor problema con el idioma, y se mueven con soltura, prescindiendo bastante del Cónsul de los Castellanos y de la colonia permanente local: buscan alojamiento por su cuenta, en posadas, en casa de amigos y relaciones de negocios, en ocasiones alquilando habitaciones; ni siquiera los tripulantes del mismo buque se preocupan por estar juntos, y esto último precisamente es un fuerte indicio de que no se sienten extraños ni amenazados (57). Pero en algunos países donde su condición de extranjeros se hace sentir más, especialmente en Inglaterra y la costa franco-flamenca, es usual recurrir al sistema de hospitalidad u hospedaje, elevado a institución por las leyes de estas naciones desde muy antiguo.

La función del huésped está estrechamente relacionada con la de los corredores; en algunos países hospedaje y corretaje sufrieron una evolución que condujo a su fusión; en otros los corredores se mantuvieron celosamente aparte y acusaron en ocasiones a los hospederos de hacerles la competencia.

En Brujas, los «hôteliers» son posaderos en cuyos albergues suelen coincidir los mercaderes de una determinada nación: alojan a los mercaderes de paso, les guardan (bajo fianza) las mercancías y les ayudan en sus operaciones de compraventa: idioma, cambio de dinero, trámites legales, contactos... A partir del siglo XIV van asumiendo funciones de corredores, y terminan siendo, con carácter oficial, las dos cosas (58). En Harfleur y Rouen, los «hôtes» son en ocasiones burgueses cuya actividad se desarrolla en una escala más importante; no efectúan en cambio funciones de corretaje, reservadas para unos profesionales (59). En Inglaterra, donde no hay «naciones» ni consulados, las funciones de recepción las desempeñan también mercaderes importantes de las ciudades, que sirven a los recién llegados de avales durante su estancia en el país, les facilitan contactos y demás ayudas y eventualmente son ellos mismos sus clientes. La función de proveedores de alojamiento de estos «hosts» queda, sin embargo, bastante desdibujada; aunque es posible que algunos de ellos tuviesen mercaderes parando en sus casas, no es ésta su razón de ser: son ante todo asesores, coordinadores y fiadores. En puertos —como Londres, Bristol y Southampton— donde hay castellanos avecindados, éstos suelen orientar y eventualmente alojar a sus compatriotas de paso; por otra parte, también entre los corredores de los puertos hay bastantes castellanos naturalizados

(56) Como hace, por ejemplo, el mercader de Ribadeo Domingo Anes, que en la primera mitad del S. XIV vende vino por los puertos en torno a Brest (PRO, SC8/10455).

(57) En Barcelona, parte de la tripulación de la *Santa Maria del Camino*, incluido el patrón, se alojan en casa del corredor March Soler, que les cobra el alojamiento por la duración de toda la campaña, y va apuntando los días que paran allí: «ipse scripsit diem in qua ipse idem Roy Farinya apliquit plagiam... a viagio quod ultimo fecit a partibus Neapolis et Talamoni, et hec fecit causa salarii sive stipendii per ipsum R. F. sibi soluere debendi occasione posade». Ni siquiera el patrón sabe dónde se alojan otros de sus hombres (AHPB, B. Masons Min. 5.º man., ff. 72-73).

(58) LAURENT, H., *Un grand commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des Pays-Bas...*, pp. 232-233.

(59) «Ils sont avant tout les mandataires des marchands. A Rouen, en 1389, des hôtes se chargent d'acquitter pour leurs clients les hanses dues au receveur de la ville... [a mediados del XV] l'hôte... conduisait les marchands, se chargeait de leurs acquits, faisait le compte de leurs marchandises, recueillait les deniers, parfois leur avançait leurs paiements. S'il recevait d'eux un salaire, ce n'était pas un courtage, mais une juste rémunération, car les marchands ne payaient rien pour leur gîte et les autres menus frais en sa maison» (MOLLAT, M., *Les hôtes et les courtiers dans les ports normands a la fin du Moyen Age. Etudes d'Histoire Maritime*, pp. 51-67).

ingleses. Finalmente, los contactos directos de mercader a mercader, los buques que llegaban con sus mercancías ya consignadas y la venta aventurera tenían en Inglaterra una importancia que no es de despreciar (60).

¿Cómo se sirven los mercaderes y marinos de Galicia de toda esta infraestructura de encuadramiento y protección que se encuentran en los países a donde van? Es muy probable que su llegada al Mediterráneo como comerciantes haya sido la causa, o al menos un factor muy importante, de la implantación de los Cónsules de Castellanos en esta área; sin embargo, recurren a sus buenos oficios en mucha menor medida que los otros castellanos estantes y transeúntes, y llama la atención el hecho de que no se pueda localizar entre ellos a más gallegos, teniendo en cuenta el activo tráfico de éstos en esas aguas. Tal vez se pueda explicar por su carácter de aves de paso, y por una mayor importancia del comercio con Castilla por el interior, desdibujada a través de la perspectiva del comercio marítimo que asume esta investigación.

En las plazas comerciales del Norte, el carácter de los Consulados, orientado sobre todo a las colonias estantes, y la poca vinculación de los gallegos con éstas, los mantienen tal vez a bastante distancia, en la medida en que se puede observar (61).

En cualquier caso, es muy baja la proporción de gallegos emigrados y establecidos en el extranjero de una forma más o menos permanente, aun teniendo en cuenta la naturaleza inquieta y desarraigada que tradicionalmente se atribuye a los hombres de mar y a los mercaderes itinerantes. Nuestros marinos son realmente hombres muy apegados a sus villas que, aun navegando intensivamente durante largos meses, deben volver a casa por lo menos una vez al año. El carácter profesional inherente a estos largos desplazamientos obliga a emplear con gran cautela el término «emigración». Encontraremos sin embago, a lo largo de los capítulos que siguen, noticias —demasiado pocas— sobre algunas de las colonias gallegas que se forman en ciertos puertos: muy importante, desde luego, la que en Sevilla se formó en torno al mercado de pescado; otra, menos llamativa y de carácter marcadamente gallego-portugués, en Valencia. Nos tropezaremos también con unos avecindados en el extranjero y vueltos casi totalmente de espaldas a su tierra natal, de Dieppe a Génova, y completamente establecidos, con diversa fortuna, en su ciudad de adopción. Y, como no podía ser menos, no faltan entre las mezcladas tripulaciones de muchos de los navíos extranjeros sobre los que se saben datos de esta índole: un Johan Gonçalves, oriundo de La Coruña, que en 1394 es guardián de la nao de Francesch Colomer de Barcelona (62), Vasco Gallego, tripulante de otra nave barcelonesa en 1442 (63), un «Johannes, gallego», marinero de una barca corsaria de Mallorca en 1406 (64) y Gonçalvo, de la coca de Gabriel Terragona de Menorca en 1410 (65). Cuando la expedición genovesa de 1408 a Quios, la nave de Megolo Lercari cuenta a un Gonçalo de Vivero y a varios vizcaínos entre su dotación de ballesteros supernumerarios (66). En 1404, hay por lo menos un grumete («valet

(60) CHILDS, W., *Anglo-Castilian Trade...*, pp. 182, 184.

(61) Téngase en cuenta que en Brujas falta todo el archivo del Consulado de Vizcaya, al que estaban adscritos la mayoría de los gallegos.

(62) AHPB. B. Nadal, *Man. 20/11/1393-3/6/1394*, f. 64 v.

(63) AHPB. A. Vilanova, *Man. 1442*, 27/7/1442.

(64) AHM. *Guiatges*, G-7, ff. 33-34.

(65) *Ibid.*, ff. 99-99 v.

(66) ASG. *Officium Maris*, 1408-10, en FERRER I MALLOL, M. T., *Dos registres de l'Officium Maris de Gènova*, Bordighera, 1974, p. 93.

maronnier») galego, Fernando de Galdes o Galdo, en un navío portugués que hace la carrera de Flandes (67). Fernán Seixino, un marinero de Pontevedra que en 1485 todavía está viviendo en esta villa, en 1493 pertenece a la tripulación de la carabela de Jaume Botí de Barcelona y protagoniza una aventura del más clásico corte novelesco, amotinando a la marinería, apuñalando y arrojando del navío al propietario y refugiándose en el golfo de Venecia, donde se dedica a la piratería (68). Si conociéramos con más detalle las tripulaciones de las naves extranjeras encontraríamos seguramente muchos gallegos más, ya que en general, las dotaciones son muy mixtas, con gente de las procedencias más sorprendentes.

* * *

En Galicia funcionaba, por lo menos a partir de 1480, un consulado para mercaderes extranjeros, con sede en La Coruña. Es muy poco lo que sabemos sobre él, aparte de su existencia. El hecho de que fuese un solo consulado para las muy diversas naciones que pasaban por el puerto y de que estuviese desempeñado, con carácter vitalicio, por un vecino de la ciudad y disputado por otro —ninguno de ellos, dicho sea de paso, dechados de honorabilidad (69)— dice mucho sobre la poca categoría de la institución y la ausencia de una mínima colonia de extranjeros avecindados. Es un cargo de nombramiento real, y percibe unos derechos, seguramente en condiciones iguales o muy parecidas a los Cónsules de castellanos en el extranjero.

(67) Es llevado ante el Bailli de l'Eau de Brujas por haberse peleado a cuchilladas con un compañero, en el puerto de Lagos (ADN. B-6084, 6117).

(68) MP. *Tumbillo Santo Domingo*, ed. Fdez. Villamil, n.º 25; AGS-RGS-IV-1498, 145.

(69) En 1484 tiene el cargo, por nombramiento real, Alvaro de Figueroa, y se lo disputa y tiene ocupado Juan de Morelos, que ha percibido hasta la fecha 6 ó 7.000 mrs. (el texto se contradice) en derechos consulares (AGS-RGS-VIII-1484, 100). Juan de Morelos fue acusado de homicidio, aunque absuelto, en 1480 (AGS-RGS-II-1480, 235). Sobre Alvaro de Figueroa pesa una condena a muerte en rebeldía, un año más tarde, por haber sacado cosas vedadas, junto con nuestro conocido Johan Blanco y otros mercaderes de La Coruña; se le acusa también de haber quitado la vara al corregidor, y en Febrero de 1485 pide una carta de seguro para ir a defenderse ante el Consejo Real (AGS-RGS-II-1485, 97).

CAPITULO I

Galicia en la ruta Levante-Poniente

Entre los dos grandes espacios económicos denominados globalmente «Levante» y «Poniente», tres puertos atlánticos tenían una posición de transición, de charnela, de escala intermedia: Sevilla, considerada ya «Ponent» por los catalanes por estar al otro lado del Estrecho, pero casi todavía «Levante» desde una perspectiva gallega (1); Lisboa, el gran puerto que hizo fortuna ofreciendo su estuario a estos intercambios y, finalmente, La Coruña, que debió sobre todo este honor —no nos engañemos— a su ventajosa situación geográfica.

Sabemos que los contactos por mar entre las dos áreas se debieron a iniciativa italiana. Dos únicos puntos de interés atraían a venecianos, genoveses y florentinos a las aguas del Canal: Flandes e Inglaterra. Es rarísima, esporádica, su presencia en el Golfo de Vizcaya (2), y la Marisma de Castilla era visitada solamente en caso de arribada o avería (3). Los puertos gallegos constituían por lo tanto una excelente base de lanzamiento para la travesía directa del Golfo, la más larga y alejada de tierra de toda la ruta. De ellos, La Coruña era el más conveniente para estas grandes naves, tanto por la amplitud de su bahía como por su infraestructura económica y de servicios.

Dentro de esta corriente de circulación, Galicia va a desempeñar una doble función: la de escala de las flotas regulares de los países mediterráneos y la de protagonista, a través de sus mercaderes y marinos, de una ruta de cabotaje paralela.

---

(1) «... qualesquier mercaderias que sean de mercadores... vesinos e moradores e comarcanos de Jenova e de Aragon e de Portogal e de Seuilla e de todas las otras partes e lugares que son nonbrados de mar de Leuante...» (AM Coruña, *Privilegios*, III/30).

(2) «Aucune des caraques génoises, aucune des galeres vénitiennes, qui, depuis le XIVe siècle, franchissaient le détroit de Séville, n'a jamais remonté la Gironde, et les portulans ou routiers italiens ne donnent sur l'estuaire que des indications extrêmement vagues, qui dénoncent un manque total d'expérience pratique et directe» (BERNARD, *Navires...*, 38). «Il semble, dès l'abord, évident que les navigateurs méditerranéens ont manifesté pour Bordeaux et son fret une indifférence totale. Il n'y a pas la moindre preuve qu'aucune galère ou caraque, vénitienne, génoise, catalane, soit venue à Bordeaux entre 1400 y 1550 (*Ibid.*, 500). Cf. también HEERS, *Gênes au XVe siècle*, p. 327.

(3) Hay, sin embargo, algunos viajes, de carácter excepcional, de genoveses por la costa cantábrica: a Vizcaya desde l'Ecluse y vuelta (ASG. Not. G. Canella, VI, 134 v.); en Laredo, de arribada con averías (ASG. Not. C. Revellino VI,f. 113 ss.), etc., que no interesa estudiar aquí.

1) *LAS FLOTAS DE LEVANTE: ITALIANOS Y ARAGONESES*

Las primeras expediciones organizadas que cruzaron el estrecho fueron de genoveses, hacia Flandes en 1277 y hacia Inglaterra en 1278 (4). Los navegantes aislados no eran desconocidos en años anteriores: ya en la primera mitad del siglo aparecen algunos genoveses por La Rochelle y Bordeaux, que tan poco iban a frecuentar después (5). Algunos peregrinos llegados a Santiago ya desde el siglo XI parecen haberlo hecho también por vía marítima (6). Pero, aun después de la toma de contacto citada, las flotas periódicas tardaron más de una década en organizarse: saldrán de Génova en 1289 y de Venecia solamente desde 1314 (7).

Los genoveses fueron los pioneros, pero la ruta que abrieron fue posteriormente utilizada por otros italianos y por los mercaderes de la Corona de Aragón, con desigual regularidad. Podemos definirla como una ruta iniciada por el mismo navío que parte de algún puerto al Este de Gibraltar y rinde viaje en otro puerto del Canal de la Mancha, sin entrar en el Golfo de Vizcaya. Los puertos de destino eran generalmente L'Ecluse, en Flandes, y Londres o Southampton, en Inglaterra, haciendo una ruta triangular o dividiendo la flota en dos, con la isla de Wight o eventualmente La Coruña como punto de concentración.

Las escalas se reducían al mínimo, pues esto no era problema para las naves de esta carrera: tanto carracas como galeras eran de amplio tonelaje, muy marineras y con gran autonomía. Desde el puerto de salida —Venecia, Génova o Porto Pisano para los italianos, Barcelona para los catalanes— había una escala casi obligada en Mallorca, una, más facultativa y usada sobre todo por los venecianos, en Valencia; un puerto —Málaga o Almería— del reino de Granada, otro —generalmente Cádiz— para coger los fletes de Sevilla, ya que raras veces estas grandes naves remontan el Guadalquivir, y los dos relevos atlánticos de Lisboa y La Coruña, facultativos y que los propios genoveses frecuentan poco en comparación con los puertos anteriores donde tienen fuertes intereses económicos. En el caso concreto de Galicia, esta falta de incentivo mercantil es la razón más probable de su indiferencia: creo que hay que desestimar la dificultad, propuesta por Heers (8), de maniobrar en unas rías gallegas donde hoy entran con toda seguridad buques a cuyo lado la mayor carraca fabricada en la Edad Media parecería de juguete. La escala en Galicia era, por el contrario y sobre todo, una escala técnica. En ella, y seguramente a través de contactos fijos, se tomaba informa-

(4) DOEHAERD, R., *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe siècle*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Roma, XIX (1938), pp. 5-76.

(5) SANTAMARIA, A., *La reconquista de las vías marítimas*, pp. 65-66.

(6) *Liber Sancti Jacobi*, II, XXII.

(7) SANTAMARIA, *Op. cit.*, pp. 63-64.

(8) «Déjà se manifeste très nettement une opposition radicale entre ces ports privilégiés animés par ce grand courant d'affaires [Sevilla, Lisboa] et ceux qui restent à l'écart, ceux de la France atlantique, par exemple... En définitive, leur itinéraire va directement du Guadalquivir à Southampton, dans la plupart des cas sans escale intermédiaire. Il serait certes très intéressant de préciser un peu mieux la route suivie. On doit penser que c'était une route de haute mer, passant résolûment très loin des côtes tout au moins à partir du cap Finistère d'Espagne. La grosse nef génoise n'est à l'aise qu'au large: elle est peu maniable; l'approche du litoral multiplie pour elle les périls... d'où le peu d'empressement à visiter les rias de Galice ou les ports comme Nantes, Bordeaux surtout et même Lisbonne... Sans aucun doute, Cadix est de tous les ports d'Europe occidentale celui que les navires génois visitent le plus souvent» (HEERS, *Gênes...*, 327-328).

ción sobre la ruta (9). Era también el único punto de encuentro entre estas «líneas» italianas y los mercaderes de la Castilla del Norte que no quisieran pasar por el intermedio de Southampton o Brujas, y tal vez a las escalas de los italianos, y no a otra cosa, se deba la presencia en La Coruña de hombres de negocios de esa procedencia.

De todos modos, la presencia factual de los italianos en los puertos gallegos debía de ser mucho más importante de lo que las pobres fuentes de que disponemos nos dejan ver. Desde muy pronto se insiste en la necesidad que se tenía de ellos para la recepción de parte de las mercancías de Flandes e Inglaterra. Los privilegios concedidos a los buques mediterráneos que descarguen en los puertos de Galicia —y muy concretamente de La Coruña— procedentes del Norte indican un deseo de captación y una considerable dependencia: estaban libres de registro y podían pasar por la aduana con una simple declaración jurada, y ésta sólo cuando se la pidiesen; no pagaban diezmos de la mar por las mercancías que, una vez introducidas y desembaladas, quedasen total o parcialmente sin vender (10). Pese a muchas apariencias en contrario —peleas, naves desvalijadas—, los italianos de las flotas eran siempre bien recibidos.

Las escalas de los genoveses en Galicia deben de ser tan antiguas como sus primeros viajes al Norte. En 1321, la fecha más alta documentada hasta el momento, una nave de esta procedencia llega a La Coruña, de paso para Flandes, y con intención por parte de sus mercaderes de realizar operaciones en tierra, que se ven obstaculizadas por algún problema, al parecer un estado de guerra, y se solventan al fin con un aumento de paga a la tripulación, reacia a desembarcar (11). A partir de esta fecha encontramos regularmente genoveses en La Coruña, su puerto favorito, por ser el más idóneo para la travesía. Cuando Pedro I huye a Bayonne en 1369, entre las naves requisadas están «una carraca e la galea e un panfil que tomo a unos genoveses (12)». Tal vez fue una de éstas la que el mismo año fue tomada por las galeotas del rey, cuando hacía escala en La Coruña en ruta a L'Ecluse. Parte de su cargamento (una partida de almendras) fue depositada en casa del recaudador de los diezmos de la mar, el judío Salomón Abennes de Toledo, y enviada a Sevilla (13). Otros intercambios más pacíficos muestran el tipo de comercio, totalmente intermediario, que practicaban los genoveses en nuestra tierra. En 1388 Raimondo de Portovenere, en la nave de Valerano Gentile, sale de Brujas en Septiembre y viene a Galicia, donde trueca paños de Valenciennes por madera, que vende en Lisboa, en guerra con Castilla y con la que los gallegos no comercian directamente en ese momento (14).

Faltando las cuentas regulares de los puertos, la mayoría de la documentación referente a los genoveses, procedentes de tribunales y cancillerías, es como en el caso de los demás, un rosario de conflictos y desgracias que distorsionan la imagen. Encuentros

(9) BENSA, E., *Francesco di Marco...*, p. 377.

(10) AM Coruña, *Privilegios*, III/30; AGS. *Div. Castilla*, libro 4, n.º 53.

(11) ADBR. III B-13 (*Cour du Palais de Marseille*, f. 92). El documento, muy atacado por la humedad, se lee con dificultad precisamente en la parte en que se refiere a esta escala. La situación que alarma a los genoveses es, sin duda, la crisis, auténtica guerra civil, que estalló tras la muerte de D.ª María de Molina, y en la que Galicia, con León, se puso en el bando del infante D. Felipe.

(12) AYALA, *Crónica Pedro I*, año 17, cap. XIII.

(13) GILLIODTS, *Cartulaire Estaple Bruges*, 260-261.

(14) ASG. Not. Cristoforo Revellino, IV, f. 113 ss., publ. LIAGRE, *Les relations commerciales... 1320-1400*, II, 708 ss.

violentos en La Coruña con naves extranjeras, como cuando en 1387 el *tarit* genovés *Antonio Maria*, patroneado por Giorgio Lomellini y llevando a bordo mercancías de genoveses y placentinos, apresa a la *Catherine* de Chepstow y se la lleva a Southampton (15), o como la batalla naval que los coruñeses pudieron contemplar desde lo alto del Parrote en 1455, cuando una carraca genovesa y otra veneciana coincidieron en el puerto y que terminó con la captura de la nave de Venecia (16). Despojos realizados por los propios gallegos: a la nave que, procedente de L'Ecluse con paños y otros tejidos y siniestrada dentro de la jurisdicción coruñesa en 1393, fue aligerada de su cargamento por el Corregidor Fernán Pérez de Andrade (17); a la carraca de Andrea di Leone cuyo regreso a Génova, tras haber hecho la misma ruta, lleva, al margen del libro de asientos de los *carati* aduaneros, este amargo comentario: «Pervenerat in Galiciam ubi fuit depredata rebus et mercibus magni valoris... (18)». Contribución a la crónica negra de la costa, con el trágico naufragio de la *Bozolla* que, volviendo a Inglaterra en el invierno de 1467-68, «intrando in uno canale de Ispannia é andata in li scogii in cento pecci cum una grande fortuna, unde sono morti lo patrone cum essi huomini di 64 in piú (19)».

Por debajo de todos estos hechos calamitosos discurre, sin embargo, un comercio más o menos regular. A finales del siglo XV, un pequeño grupo de mercaderes del eje Burgos-Bilbao hacen de La Coruña un puesto avanzado sobre la ruta de los italianos y aprovechan sus naves para sus envíos a Flandes e Inglaterra. En 1470, Pedro de Arbieto, factor de Juan de Valladolid que está en Southampton, embarca para allí 24 balas de orchilla en la carraca *Santa Maria* de Daniele Moaso (20). El alumbre que, según los cuadernos de diezmos, entraba por La Coruña procedente del Mediterráneo, era sin duda llevado por estas naves. La noticia, cuando la guerra irmandiña, de la presencia de una nave genovesa en algún puerto de las Rías Bajas, donde Pedro Alvarez de Sotomayor le quitó o compró cuatro piezas de artillería (21) es la última que tenemos, por el momento, de las visitas de estos buques. Las flotas genovesas decayeron mucho a fines del XV, sus viajes se hicieron esporádicos, y la escala coruñesa, cada vez menos necesaria para los gallegos por sus frecuentes contactos con el Mediterráneo, se fue abandonando poco a poco. No parece que esta larga relación haya generado muchos contactos en tierra. Si bien entre los burgueses de La Coruña se encuentra, en 1440, un Jorge Marrusso o Marruffo de inconfundible nombre genovés (22), y que puede haber ido a parar allí desde Sevilla, se trata de un caso excepcional, como lo parece la presencia en Betanzos del factor de unos mercaderes genoveses de Inglaterra,

(15) PRO. C145/385.

(16) Testimonio de unos marineros portugueses que estaban con sus buques en el puerto durante el encuentro, con motivo de una encuesta abierta en Brujas en 1466 (ADN, *Trésor des Chartes*, n.º 16103, 13/1/1466).

(17) AHM. *Lletres Comunes de la Governació*, 66, f. 26 v.

(18) ASG. S. Giorgio, *Caratorum Vetterum*, n.º 1552, f. 22 (año 1445).

(19) Relato de un superviviente, en ASG. Not. A. Torriglia, I (carta de 30/5/1468), cit. HEERS, *Gênes...*, p. 298.

(20) PRO. C1/73/177.

(21) Cit. LOPEZ FERREIRO, *H. C.* VII, 253, n. 1.

(22) Mercader, vecino y morador en la ciudad, es uno de los requeridos por el Arzobispo de Santiago a poner en libertad la barca inglesa *Catherine* por haber estado implicados en su arresto (ACS. Carp. 3/1, publ. LOPEZ FERREIRO, *H. C.*, VII, ap. XXI).

comprando vino en 1454 (23), episodio que hay que inscribir más bien en el capítulo del comercio inglés.

Las galeras de Venecia siguieron muy de cerca a los genoveses, aunque sus escalas en Galicia parecen mucho más irregulares. Convoyes privados en una primera etapa, se organizan con periodicidad anual desde 1375; luego se convertirán en las *mude* de la República, flotas de galeras que salen todos los veranos para hacer la misma ruta que las carracas genovesas (24).

La diferencia básica con éstas, desde el punto de vista del trayecto, era que —teóricamente al menos— no hacían escalas mercantiles entre Venecia y Flandes en el viaje de ida, aunque a la vuelta podían dejar y tomar carga donde quisieran (25). En la práctica, sin embargo, estas escalas se hacían. Barcelona y Valencia, por ejemplo, realizaban a través de las galeras la mayor parte de su tráfico con Occidente (26). Y, si bien Galicia no consta para nada en su hoja de ruta, las escalas en sus puertos, no sólo a la vuelta, sino a la ida, están suficientemente documentadas. No sólo en La Coruña, donde se tropezaban con demasiada frecuencia con sus archienemigos los genoveses (27); la ría de Ferrol era uno de sus refugios preferidos, bajo la protección de los Andrade (28). También hacían escalas, semiclandestinas y precipitadas según todas las apariencias, en pequeños puertos como Muxía, Cee (29) y tal vez Corcubión (30). Es

(23) PRO. E28/84.

(24) RENOUARD, Yves, *Commerce et hommes d'affaires italiens et français*, Paris, 1968, pp. 565-567.

(25) «E le dete gallee allo andare de Vinegia in Fiandra per tutto il camino non osano levare nulla mercatantia di Vinegia in Fiandra, e in nessuna parte altro che in Viengia allo andare di Vinegia in Fiandra; ma al tornare di Fiandra a Vinegia possono levare onde o dove vogliono. E chi vi carica suso, e allo andare in Fiandra non paga nullo dazio in Vinegia, e chi v'a suso roba al tornare di Fiandra a Vinegia la puote mettere e vendere, e trarre sanza pagare nullo dazio in Vinegia» (PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, p. 144).

(26) La nave veneciana apresada por los genoveses en La Coruña (v. *supra*) llevaba mercancías de catalanes. Cf. también ARV, *Coses vedades, passim* y ACA, *Ancoratges, passim*.

(27) Aparte de los casos vistos más arriba, hay escalas venecianas en La Coruña entre 1400 y 1420 (v. *infra* n. 29).

(28) Fernán Pérez de Andrade, hacia 1470, sacaba jugosos ingresos de los derechos que le pagaban (VASCO DA PONTE, p. 423). En 1480, su hijo Diego de Andrade reclamaba al Senado veneciano daños y perjuicios por el ataque que sufrió un navío suyo capturado a la altura de Mallorca por Hieronimo Molin, capitán de las galeras de la flota de Flandes, al parecer ya en 1466. El Senado, teniendo en cuenta que Ferrol es un puerto frecuentado por las *mude*, desea tratarle bien y dispone que la indemnización sea reunida y pagada por los cónsules venecianos en Brujas (1/3) y Londres (los 2/3 restantes). (AS Venezia *Senato Mare*, v. XI, pp. 61, 120. Reg. en *Calendar of State Papers... relative to English Affairs... in... Venice, and... Northern Italy*, London, 1864, I, pp. 141, 143).

(29) En una fecha entre 1400 y 1420, el convoy de Venecia pasa por Galicia en el camino de ida y, pese a la habitual prohibición de hacer carga o descarga entre Venecia y Flandes, entran en los puertos de Muxía, Cee, Ferrol y Coruña. A ellos hacen varios viajes el despensero del Cabildo y otras personas de Santiago, viajes apresurados, pues las galeras dan la sensación de andar huyendo de puerto en puerto, tal vez escapando de los recaudadores de los diezmos. Entre las cosas que compran, «tapete preto, bocaran, seda, lyno.... tres damasquiins, uns brancos e hun preto» y otras sedas adamascadas, se gastan en total 487 coronas de oro francesas, al cambio 23.376 mrs. (ACS, *Inv. Alhajas*, publ. LOPEZ FERREIRO, *H. C.* VII, 105 ss.).

(30) No tiene nada de particular, teniendo en cuenta la contigüidad física de Corcubión y Cee. Es posible que la imagen de «San Marcos da Cadeira», hermosa talla veneciana procedente seguramente de un naufragio y apropiada por el conde de Altamira para la iglesia cuya construcción se inició en 1430, sea un testimonio de su presencia. Lo único que se sabe del paradero de

posible que estas recaladas fuera de programa fuesen sobre todo del interés de los venecianos para reponer su provisión de víveres y agua potable, que se consumía mucho más de prisa que en una nave redonda, para refugiarse del mal tiempo y para tomar noticias sobre el estado de la ruta, bastante llena de peligros para ellos (31). Los lujosos y vulnerables navíos excitaban muchas codicias y transportaban sedas, especias y, en general, los cargamentos más valiosos de la época, dejando en Galicia por lo menos unas migajas de ellos.

Los mercaderes florentinos y de otras ciudades de Toscana entraron tarde en la carrera. Hasta 1420-25 sus viajes a Inglaterra y Flandes se hicieron en navíos aislados, preferentemente castellanos (32). Galicia era una etapa donde se contaba sin duda con algunos contactos fijos, pues se escribía desde Flandes para obtener información sobre la ruta (33). En los años citados la ciudad de Florencia organizó una flota de galeras con bastantes escalas entre las que figuraba La Coruña (34). Aparte de eso, poco sabemos de la presencia en Galicia de toscanos, o de otros italianos que no sean venecianos o genoveses; el paso por Pontevedra de la nave napolitana de los hermanos Giovanni y Marino dell'Aquila, apresada por Pedro Alvarez de Sotomayor (35), parece un episodio aislado.

2) *LOS TRANSPORTISTAS GALLEGOS*

Vista la poca regularidad de sus flotas, la rigidez de sus calendarios y el poco interés por las escalas intermedias, no es extraño que tanto los diversos estados italianos como los mercaderes de la Corona de Aragón que deseaban mantener unos contactos más ágiles con Flandes y el resto de los puertos de Occidente adoptasen de buena gana, en cuanto los tuvieron a su disposición, los servicios de vizcaínos y montañeses, a los que se unieron los gallegos inmediatamente después de su llegada al Mediterráneo. Estos transportistas acomodaticios, con navíos de tonelaje medio que podían completar la carga en un plazo breve y admitir partidas modestas, que hacían escalas donde se les requería y cobraban unos fletes competitivos, valían la pena, a pesar de las exigencias

---

esta imagen en Corcubión es que «arribó en un navío veneciano y hoy es patrono» (Joseph ISLA DE LA TORRE, *Compendio del Estado de Altamira...*, ff. 8-12, año 1724, cit. por F. Mayán en GEG, Art. *Corcubión*. V. también CARRÉ, *Geografía de Galicia* II, 217-18 y CAAMAÑO MARTINEZ, J. M., *Contribución al estudio del Gótico en Galicia*, Valladolid, 1962, pp. 121, 124.

(31) En 1427, el capitán de las galeras que se encontraban en Flandes recibe aviso del Senado de que tome precauciones en el viaje de vuelta, ya que hay vizcaínos y genoveses al acecho (*Calendar of State Papers... Venice...*, I, p. 63, n. 243). El sector Ortegal-Finisterre sería el apostadero ideal, tanto para unos como para otros.

(32) PEGOLOTTI, pp. 241-242, y SANTAMARIA, A., *La reconquista de las vías marítimas...*, pp. 77-78.

(33) En 1396, en unas cuentas enviadas por los agentes de Datini en Brujas la casa central, sobre el viaje de tres transportistas castellanos que el año anterior habían hecho la ruta L'Ecluse-Southampton-Mallorca-Porto Pisano, figura el siguiente capítulo: «per scritti mandati in Galizia per sapere lo stato de'corsali, fr. 4» (ADP., publ. BENSA, *Francesco di Marco da Prato...*, p. 378).

(34) En 1441, este itinerario, ya fijo, era: Porto Pisano - Bouc - S. Feliu - Mallorca - Valencia - Jávea - Villajoyosa - Denia - Alicante - Almería - Málaga - Cádiz - Lisboa - La Coruña - L'Ecluse - Sandwich - Southampton (GRUNZWEIG, A., *Les fonds du Consulat de la Mer aux Archives de l'État de Florence*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome» X (1930), p. 24, n. 20, cit. DEL TREPPO, *I Mercanti Catalani*, p. 86).

(35) AGS-RGS-VIII-1486, 50.

de sus contratos «a usanza di Spagna» y de algunos extras que había que pagar a los tripulantes por servicios adicionales (36).

Hay que decir de entrada que el papel de los gallegos en esta ruta no fue tan relevante como el de sus otros compatriotas. En primer lugar porque, no siendo transportistas más que en sus ratos libres, esta actividad era completamente marginal a sus viajes al Mediterráneo con pescado, y no tenían espacio de carga disponible más que en el viaje de vuelta. Tampoco cualquier navío de su flota estaba adaptado para esa carrera, en la que se buscaban buques grandes: no encontraremos apenas carabelas o balleneres camino de Flandes, sino naves de gran tonelaje, la mayoría de La Coruña, que los fletadores prefieren por ser más seguras y de mayor capacidad.

El itinerario de los navíos castellanos de esta ruta, y concretamente de los gallegos, se diferenciaba, pues, de los convoyes de línea por varias notas: la primera era una mayor flexibilidad en las escalas y en la carga y descarga de mercancías. A 15 de Febrero de 1393 se fleta en Barcelona la nave de Miguel Martínez de San Sebastián, para ir a Flandes, con escalas en Mallorca (10 días), Valencia (20 días), Cádiz (10 días), Pontevedra o Muros, y de allí derecho a Flandes. Los tiempos de espera se pueden correr de unas escalas a otras, y se emprenderá la ruta directa a Flandes en cuanto se haya completado la carga (37). En 1397-98, Domingo Vidal de La Coruña, en viaje Gaeta-L'Ecluse, fletado por mercaderes lombardos, hace escala y completa carga en «Assabia in Hispania» (38); en la nave de Afonso de Beliquer, de La Coruña, que sale de Valencia en Octubre de 1412 con destino a Flandes vía Murviedro, Fernando Liñeiro, uno de a bordo, saca 2 quintales de plomo para dejar al paso por La Coruña, que no figura en la ruta oficial (39). La del pontevedrés Johan Crú, que va de Barcelona-Murviedro a Occidente en 1462, puede quedarse en La Coruña o seguir a Bretaña, lo que se decidirá sobre la marcha (40). Esto no hubiera podido hacerse nunca con las flotas mediterráneas; daba a la ruta una flexibilidad que permitía la integración en ella de los pequeños puertos, tanto gallegos como de otras partes, que no tenían otros contactos con los polos que enlazaba. Un buen ejemplo es el navío anual que se enviaba entre varias villas miñotas gallegas y portuguesas a Flandes y «Aragón», un viaje redondo con punto de partida y llegada en el Miño (41); circuito, por lo demás, atípico, ya que los viajes terminan generalmente en el Mediterráneo o en Brujas.

Los viajes redondos son raros, por las razones que hemos visto antes; sin embargo, Pero Patiño, patrón de una nao de La Coruña, sale en Diciembre de 1415 de Valencia a Flandes. Va bajo caución, y comprometiéndose a regresar en cuatro meses, ya que el rey de Aragón había prohibido las salidas del puerto por aquellos días (42). También

(36) En L'Ecluse, cuando la tripulación castellana tenía que echar una mano en la descarga, los italianos tenían que pagarles un gros tornés de plata por cada bulto guindado, del tamaño que fuera (PEGOLOTTI, 241-242).

(37) AHPB. B. Nadal, *Escrituras sueltas*, 15/2/1393.

(38) *CCR 1397-98*, pp. 252-253.

(39) ARV B-248, ff. 544-546 v.

(40) AHPB. B. Masons Minor, *4.º manual*, ff. 55 v.-56.

(41) *Descobrimentos Portugueses*, I-sup., p. 547.

(42) «Com lo dit en Pere Patino sobre lo defeniment per nos a aquell fet per vigor d'una letra del Senyor Rey haia prestat en poder nostre sagrament e homenatge de esser tornat dins quatre meses» (ARV. B-253, f. 506).

LA RUTA LEVANTE-PONIENTE
——— Flotas regulares
- - - - - - Transportistas gallegos

Rodrigo Gonçales, patrón de la *Santa Maria del Camino*, es fletado en Brujas, en 1518, por unos mercaderes españoles para un viaje L'Ecluse-Italia y vuelta (43).

Otra interesante nota diferencial, tal vez relacionada con la frecuente dirección única de sus viajes, es que, a diferencia de las naves de línea, no se dan —al menos entre los gallegos— los viajes triangulares Mediterráneo-Flandes-Inglaterra y vuelta, tan característicos de las anteriores, y se limitan generalmente a los puertos de la Europa continental, especialmente Flandes y Bretaña. Por la misma razón, son mucho más frecuentes los viajes del Mediterráneo al Atlántico que los que se hacen en dirección contraria (44).

La ruta de los transportistas aislados no discurría, sin embargo, totalmente al margen de las líneas. En algunas ocasiones, posiblemente en bastantes, los navegantes gallegos se dirigían al Mediterráneo amparados por las flotas venecianas y genovesas, y les vemos, en momentos de peligro, hacer el viaje en su compañía. En 1384, en guerra con Portugal, una barca de Galicia viaja de conserva con dos carracas genovesas (45), y en 1424 las naos de Gonçalo Salgado y Pero Eanes van de Flandes a Barcelona acompañadas por la galera veneciana de Polo Pasqualigo (46). De hecho, sabemos de estos dos viajes porque ambos terminaron mal, lo que muestra lo relativo de su protección; pero debía de ser una práctica bastante frecuente cuando coincidían itinerarios y fechas.

* * *

La ruta Levante-Poniente tenía una entidad que rebasaba las relaciones comerciales entre país y país: de larga distancia y múltiples facetas, se engrosaba y enriquecía con todo el tráfico de radio más corto que se iba integrando en ella. Sus pormenores, sus diversos tramos, las mercancías que circulaban por ella forman parte de estudios parciales que iremos desarrollando en esta segunda parte; sin embargo, la importancia de esta corriente de tráfico la ha hecho merecedora de esta ojeada de conjunto antes de que, al estudiar los movimientos y actividades de los marinos gallegos en los diversos espacios marítimos de Occidente, nos introduzcamos, con sus navíos, en ella y podamos estudiarla más de cerca.

(43) GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, p. 495.

(44) A 15 de Abril de 1504, Gomes de Vigo, gallego, entra en Barcelona procedente de Flandes; no había estado antes allí, ni las fechas coinciden con una importación de pescado (ACA, *Ancoratges*, 15/4/1504).

(45) Son capturadas las tres a la altura de Lisboa (Fernão LOPES, *Crónica de D. João I*, I, 184).

(46) Apresadas por unos piratas castellanos (AHCB, Not. IX-13).

CAPITULO II

El Golfo y el Canal

1) *LA MARISMA DE CASTILLA*

Dentro del conjunto de regiones, reinos, señoríos, que constituían en la Edad Media el sector de costa conocido por Marisma o Marina de Castilla, hay que abordar el examen de Galicia como un componente diferenciado de esta entidad geopolítica, con su personalidad y sus funciones propias dentro de la dinámica general de la costa, y de sus relaciones con el resto de sus territorios.

Dentro de la Marisma, y atendiendo principalmente a criterios de geografía económica, se pueden distinguir tres grandes sectores: el más oriental, abarcando Guipúzcoa, Vizcaya y la Castilla propiamente dicha; un sector galaico-asturiano con fachada al Cantábrico y, traspuesto el cabo Finisterre, la Galicia atlántica, con una economía que, salvo los inevitables rasgos comunes, se diferencia netamente de la anterior.

En la parte oriental de la Marisma —tierra de navegantes de pura raza, volcados hacia el mar— fue donde nació, a 4 de Mayo de 1296, la famosa Hermandad, que muchos autores hacen extensiva al resto de la costa. En realidad, fue uno de tantos pactos interurbanos que se cerraban entre poblaciones con unos intereses comunes que defender y que en este caso concreto agrupó a los concejos de Santander, Laredo, Castro, Victoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía para terminar sus querellas y hacer prosperar su comercio (1). Fue más fuerte y permanente que las otras hermandades porque también lo eran los intereses y objetivos que mantenían unidos a sus miembros.

El nacimiento de la Hermandad no se concibe fuera del contexto histórico en que se desarrollaban las actividades de sus miembros: cercanía amenazadora de los gascones, comercio orientado al litoral del Golfo de Vizcaya, todo el tiempo entre los fuegos cruzados de la hostilidad anglofrancesa; fuerte competencia entre unos puertos demasiado próximos unos a otros, con un potencial humano y naval sin más límites de expansión que los de sus vecinos: un mundo, en suma, mucho más dinámico y agresivo que el galaico-asturiano y que necesitaba reglamentar sus relaciones para que sus habitantes se dejasen vivir y crecer unos a otros.

---

(1) Texto publ. en BENAVIDES, *Memorias de D. Fernando IV*... II, p. 81 ss.

En ella no entraron ni San Vicente de la Barquera, por otra parte tan vinculado, como componente de las «Cuatro Villas», a ese grupo de puertos, ni —explícita o tácitamente— puerto alguno de Galicia o de Asturias. La Hermandad no era la Marisma, aunque se identificase con su nombre precisamente por ser la única de carácter marítimo y mercantil que surgió en ella (2). Es cierto que sus villas miembros desempeñaron una función rectora en los destinos de la costa, y que muchas veces fueron el portavoz de la totalidad (3). Pero es ocioso especular sobre si Galicia y Asturias pertenecieron o no a ella (4). Estaban en la Marisma, esa denominación geopolítica de la costa que iba del Miño al Bidasoa (5); no estaban en la Hermandad.

La no pertenencia del señorío de Vizcaya --Señorío anexionado, diferente de los «Reinos» de la Corona que eran Galicia, León con el principado de Asturias y Castilla (Castilla la Vieja y Guipúzcoa)— se reflejaba también en su distinto régimen aduanero; salvo los inevitables privilegios, se percibían diezmos de la mar en los intercambios entre Vizcaya y el resto de la costa (6). Como vimos en un capítulo anterior, Asturias y Galicia formaban un área económica y fiscal distinta de «Castilla», que era el resto de la Marisma. Este sector galaico-asturiano estaba originariamente dominado por Avilés, uno de los puertos pioneros de la repoblación cantábrica; pero a mediados del siglo XIII Ribadeo se había alzado como un peligroso competidor, y había crecido lo suficiente como para despertar la hostilidad de los obispos de Oviedo, al atraer el tráfico de los territorios asturianos colindantes. En la ría del Eo los intercambios eran activos, produciéndose una colonización de la orilla asturiana por parte de los ribaden-

(2) Un año antes, en 1295, se había formado una entre varios concejos de León, Galicia y Asturias, marítimos y de tierra adentro. Entre los puertos estaban Avilés, Colunga, Ribadesella, Llanes, Vivero y Betanzos. Pero fue una liga muy de circunstancias, que no parece haber tenido existencia activa y cuyos intereses, en cualquier caso, no eran declaradamente mercantiles, sino políticos (*España Sagrada*, XXXVI, p. 162, ap. 72). «San Vicente de la Barquera no consta en la Hermandad...; es el ala extrema del conjunto dirigido hacia el occidente astur-gallego que en 1296 no cuenta con lugares de entidad ni situación equiparables a los de oriente» (MORALES BELDA, F., *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974, p. 141).

(3) En 1351 se celebran treguas entre el rey de Inglaterra,por una parte, «& les gentz de les villes de la Marisme de la Seignurie du Roi de Castell & del Countee de Viscaye», representadas por unos procuradores que han recibido poderes de Castro, San Sebastián, Guetaria, Fuenterrabía, Motrico y Laredo, pero que hablan por todas las «gentes navigantes & alios de villis & locis de la Marisme Regni Castelle, computando de loco Fondis Reindi (Fuenterrabía) usque ad locum Baione de Myor», pero no por el condado y señorío de Vizcaya que, como entidad política, no pertenecía propiamente al reino de Castilla, aunque estuviese integrado en su Corona, y que celebrará sus treguas aparte. El tratado incluye a toda la costa, cuyos habitantes se denominan indistintamente «les gentz le dit Roi de Castell & del Countee de Viscaye», «les ditz Messagers de Castell & de Viscaye», «les gentz & les subgitz de la Seignurie le Roi de Castell & del Counte de Viscaie» y se proclamará en «les villes de la Marisme de Castell & Viscaie». Pero estos diputados no están hablando por sí solos: se comprometen a que Galicia, Asturias y «touz les autres Portz de la Marisme del Seigneurie du dit Roi de Castell qui ne ont my donez poair les ditz Deputez» [que no han dado poder a los dichos diputados] guarden fielmente la tregua a la que se han acogido pasivamente (RYMER, *Foedera*, III[1], p. 70 ss.).

(4) «La omisión notada de los puertos occidentales pudiera constituir en que estuvieron parcialmente ligados dentro de la confederación marítima» (FERNANDEZ DURO, *La Marina de Castilla...*, 229).

(5) Con la exclusión, si nos ponemos puristas, de Vizcaya (v. *supra* nota 2), una de cuyas villas, Bermeo, entra sin embargo en la Hermandad, como también lo hará Vitoria, por otro lado.

(6) Cf. Cuadernos de diezmos y alfolíes de Portillo, en AGS, *Div. Castilla*, 4/53 y 6/14.

ses (7). La puebla de Navia, puerto bien adentrado ya en el litoral asturiano, era un anexo del señorío de los condes de Ribadeo, y su economía, una economía administrativamente «extraña» enclavada en territorio de Asturias, se encontraba con ciertas trabas dentro de éste por su dependencia del puerto gallego (8). Las relaciones entre Ribadeo y Avilés van a estar marcadas por las fricciones y las represalias en cadena (9), al tiempo que no se observan señales de colaboración.

Pese a estas tensiones locales, Galicia y Asturias formaban un área mercantil con muchos rasgos comunes y bien diferenciada del grupo de villas de la Castilla cantábrica. La competencia en el mar no era reñida, pues, salvo en los primeros tiempos, los asturianos nunca tuvieron una flota de altura que pudiese hacer sombra a la de Galicia. En ocasiones, mercaderes de una y otra región unían sus efectivos, como lo harán gallegos y portugueses en los pequeños puertos del Miño. Igual que en esta última zona, los intercambios Galicia-Asturias no se complementaban muy bien y debían de predominar las compraventas diversas de ámbito local. Tanto Asturias como la Galicia cantábrica eran zonas exportadoras de pescado, cueros, madera y hierro e importadoras de sal y paños procedentes de los mismos lugares (10). Las cocas de Vivero, Ribadeo y La Coruña coincidían con las de Avilés, Llanes y Ribadesella en los puertos desempeñando idénticas funciones de transporte. Pero Asturias enviaba a Galicia, más pobre en hierro, parte del suyo y el famoso azabache que era la materia prima de los artífices compostelanos, e importaba vino gallego; no parece que Galicia haya a su vez importado sidra, y si había algunos toneles de esa bebida en una barca de Vivero es probable que fuese de elaboración local (11). Pero sobre estos intercambios nos extenderemos un poco más adelante.

¿Qué pudo haber significado para la naciente vida marítima de un puerto como el viejo Ribadeo del siglo XII, antes de ser repoblado, pequeño puerto de señorío, abrigo de fortuna para el cabotaje, la vecindad de Avilés, ya llegado a la madurez del fuero

(7) Cf. la concordia de 1282 entre Ribadeo y Roboredo, publ. LANZA, *Ribadeo antiguo*, 94 ss. RUIZ DE LA PEÑA, *Las «polas» asturianas...* pp. 68, 99 ss.

(8) La sal del alfolí de Navia, por ejemplo, sufrirá boicot en su circulación por el Principado (AGS-RGS-XI-1476, 729).

(9) En 1319 el concejo de Ribadeo embarga mercancías de un vecino de Avilés, lo que provoca represalias de esta villa contra la otra, que terminan en un arreglo a 4/6/1319 (AM Avilés, Catál. Perg. n.º 67, por E. BENITO RUANO, en «Bol. I.D.E.A.», 86 (Sept.-Dic. 1975), p. 637). También rebasa el ámbito de las rencillas personales la situación que se origina cuando, en 1476, un grupo de mercaderes de Ribadeo encarcelan a un mercader avilesino y coaccionan a su paisano y colega Gómez Arias de Inclán a prestarles, bajo fianza, una obligación de suministro de sal, para ponerlo en libertad. Gómez Arias, a causa de la tensión internacional, no puede realizar el suministro; los de Ribadeo ejercen represalias y prendas en los de Avilés. El concejo de Avilés, en contra de la orden de los Reyes de que no se le obligue a cumplir lo prometido, presiona a Gómez Arias y a sus fiadores para que cumplan con los de Ribadeo, que están creando una situación intolerable (AGS-RGS-II-1477, 333, publ. E. BENITO RUANO, *Gómez Arias, mercader de Avilés*, «Asturiensia Medievalia», 2 (1975), ap. doc. n.º 2).

(10) BENITO RUANO, E. *Gómez Arias...*, p. 283. RUIZ DE LA PEÑA, J.I., *El comercio ovetense en la Edad Media*, «Archivum» XVI (1966), pp. 359 ss.

(11) AD Morbihan, J. 39, Dossier 4; E. BENITO RUANO, *El desarrollo urbano de Asturias en la Edad Media. Ciudades y «polas»*, «Boeltín I.D.E.A.», 69 (En.-Abril 1970), esp. pp. 173-276).

en 1155 (12)? Indudablemente un trasvase de hombres y de experiencia marinera y mercantil de gran trascendencia. Los avilesinos, siguiendo la derrota de la antigua «ruta gascona» van a asumir en el siglo XIII su función distribuidora por la costa cantábrica, entre Flandes y Portugal (13), ayudando también a transmitir los tipos de navíos nacidos en el golfo de Gascuña. Las comunicaciones se harán recíprocas. En ese mismo siglo encontramos a hombres de origen gallego avecindados en puertos asturianos y castellanos y embarcados en sus navíos (14). A pesar de todo lo dicho, en los siglos sucesivos las relaciones entre mercaderes y marinos gallegos y asturianos serán muy débiles, mucho menos estrechas que entre gallegos y vascos, aparte del pequeño cabotaje del vino y de algún transporte ocasional (15). Un Juan Vares, asturiano que aparece en Pontevedra en 1488 como testigo de un documento es seguramente un mercader de paso (16); sin embargo entre los mareantes pontevedreses de los primeros años del XVI hay varios que llevan el «alcume» de Avilés y que están totalmente integrados en la comunidad (17).

La documentación sobre el comercio de cabotaje entre Galicia y los otros territorios de la Marisma es muy escasa en cuanto a pormenores; con todo, se desprende de ella la existencia de unas relaciones muy regulares, aunque dentro de la categoría del pequeño comercio, relaciones que los propios reyes trataron de animar desde sus comienzos. Alfonso X, a la vista de las visitas de los mercaderes de Santander y Castro al puerto de La Coruña, e intentando fomentar el cabotaje hacia Galicia, eximió en 1255 de la parte que a él le tocaba en el portazgo coruñés a las mercancías procedentes de esos puertos (18); los vizcaínos de Bermeo estaban, seguramente desde muy antiguo, exentos del pago de diezmos de la mar en los puertos de Galicia por las vituallas («pan e vino e mijo e pescados frescos e salados e carnes frescas e saladas e castannas e otra qualquier fruta verde o seca o de otra legunbre») siempre que fuera para su propio mantenimiento (19). Ciertas «franquezas e libertades» otorgadas a Castro Urdiales se habían hecho extensivas a Betanzos (20).

---

(12) URIA RIU, J. *Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la baja Edad Media*, «Boletín I.D.E.A. 62 (1967), pp. 199-249, sobre el origen y función de Avilés y RUIZ DE LA PEÑA, *Las «polas» asturianas...*, p. 163, 239.

(13) *Ibid.*, pp. 241 ss.

(14) Johan Gallego, vecino de Santander, marinero en la nao *Santa María* de Avilés; Nicolao Gallego, marinero de la *Santa María* de Castro; Pedro Gallego, del *Aloque de Dios* de Castro, en 1297 (*Descobrimentos*, I-sup., p. 21 ss.).

(15) A 22/6/1510 Guilhem Fretpuch de Bordeaux fleta el *Santiago* de Avilés para enviar vino y trigo a Betanzos (AD Gironde. Not. 4470, en BERNARD, *Navires...*, III, p. 278).

(16) MP. *Tumbillo Santo Domingo*, ed. PEREZ VILLAMIL, n.º 14.

(17) En 1484 Johan de Avilés o Moço entra en la cofradía del Corpo Santo (MP, *Tumbo Mareantes*, f. 71 v.); en 1494 vende pescado en Valencia (PEATGE, 293); en 1504, Fernán de Avilés envía sardina a Bilbao (AHPPO, Munic. IV-D, Restos prot. 1504, s/f); en 1521 aparecen entre los mareantes de la villa Fernán de Avilés o Moço, Gonçalo de Avilés y Fernán de Vilaviçosa (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1521, ff. 27, 56-57 v.).

(18) AHN. Clero, Sobrado 542/8, en SANCHEZ BELDA, *Catálogo...*, 761.

(19) Si, tras declaración jurada, se averigua que lo vendieron en otra parte, se les hará pagar 6 veces su valor (Cuaderno Diezmos Galicia, cap. 15, en AGS. *D. Castilla*, 4/53).

(20) En 1480 hay en el archivo municipal de Betanzos «otro preuillegio... por el qual dis que fue otorgado a la dicha çibdad las franquesas e libertades que fueron otorgadas a la villa del

El tráfico tuvo que haberse animado mucho a partir de las primeras escalas de las flotas de Levante. Productos que hasta entonces solamente se podían conseguir en las ferias de Champagne y sus rutas marginales llegaban a Galicia por vía directa, lo que para tierras con poca proyección al exterior —como Asturias— significaba tenerlos a uno o dos días de navegación y no necesitar siquiera ir a buscarlos a Inglaterra o Flandes. En el otro extremo de la costa se formó una similar corriente de tráfico exterior, ésta importando mercancía del área anglo-flamenca. Los puertos de San Sebastián y Fuenterrabía, menos encuadrados en el tráfico de la lana y el hierro, movían una gran variedad de artículos. Todo esto se redistribuía gracias a un tráfico de cabotaje, a veces a cargo de bretones, gascones y prusianos, pero sobre todo de las pinazas de los puertos intermedios —Avilés, Llanes, Ribadesella, San Vicente—, que hacían de lanzadera entre Galicia y los puertos guipuzcoanos.

Una parte considerable de este tráfico era clandestino. Era una práctica muy extendida, en la primera mitad del siglo XV y probablemente de siempre, el que los mercaderes vasco-castellanos que volvían de Flandes e Inglaterra hiciesen la travesía directa recalando en Galicia. Las razones técnicas eran evidentes, pues el viaje era más corto y se evitaban los riesgos de la costa francesa. Pero había otras ventajas de tipo económico. Los diezmeros gallegos les hacían muy buenos precios con tal de que descargasen en sus puertos, y había además la posibilidad de no pagar nada alijando en cualquier puerto escondido, en la costa peor vigilada de toda la Marisma, transbordando a una embarcación menor y llevando la mercancía a sus puertos en régimen de comercio interior (21).

Las relaciones más activas parecían ser, desde luego, con Vizcaya, tal vez debido a la existencia de unos mercados complementarios de hierro y vino que no tenían la misma vitalidad en los otros territorios. Mercaderes bilbaínos traficaban con La Coruña, Pontevedra, Padrón (22) y los navíos gallegos se acercan a Bilbao y otros puertos de Vizcaya en frecuentes viajes de cabotaje, por cuenta propia en la mayoría de los casos, y algunas veces como transportistas por cuenta ajena (23). Las relaciones con el

---

Castro de Ordiales» (AGS-RGS-V-1480, 233). Probablemente se trataba de la exención de diezmos por la exportación de vino, y la promesa de no ser enajenada por la Corona. Cf. PEREZ BUSTAMANTE, R. *Historia... de Castro Urdiales*, p. 197 y ap. doc. N.º 7, 8, 12.

(21) AGS. *Div. Castilla*, 4/53.

(22) En 1504 Martín de Arana, de Bilbao, paga al carnicero Diego Pérez de Pontevedra 14.000 mrs. de mercancía, a través de un intermediario, Afonso García de Rajoo. Son testigos tres bilbaínos que afirman conocerlo (AHPPO. Mun. IV-D. Restos prot. 1504, 29/3/1504). Ese mismo año, Johan Viscaíño, mareante vecino de Pontevedra, reconoce a Juan de Yurreta, mercader de Bilbao, ausente y representado por su hermano Cristóbal de Yurreta, una deuda de 2.000 mrs. y se compromete a devolverlos en Bilbao antes del día de S. Miguel (*Ibid.*, 14/4/04). Dos navíos de Vizcaya por lo menos estuvieron en Pontevedra ese año (MP, *Tumbo Mareantes*, 7 v.). En 1511, Pedro de Orechega, mercader bilbaíno está en Santiago, tras un percance en el camino real de La Coruña, donde seguramente ha desembarcado (AHDS. S. Martín, 12/264). El mercader de Padrón Francisco Eanes, al hacer testamento en 1374, reconoce una deuda pendiente con los herederos de un tal Iñigo Ortiz (AHUS, BN. Sto. Domingo 336, f. 32).

(23) Entre 1498 y 1500, hay viajes de navíos de Pontevedra a Vizcaya y, concretamente, a Bilbao (MP, *Tumbo Mareantes*, ff. 1-3); en 1507, varios representantes del condado de Vizcaya, protestando contra un arancel de carretaje en Bilbao, comentan que la mayoría de los forasteros que descargan en el puerto son «gallegos, e portugueses, e ingleses e otras personas extrangeras» (*Col. Cédulas... concernientes a las Provincias Vascongadas*, de T. GONZALEZ, T. II, doc. 29/10/1507).

sector central son menos conocidas. Si los navíos de las Cuatro Villas hacen escalas regulares en los puertos gallegos (24), los intercambios parecen menos animados, aunque existen, como se verá en las páginas que siguen.

* * *

Las afinidades que reducen el nivel de intercambios hacen en cambio posible una colaboración frecuente entre los marinos y mercaderes gallegos y los del resto de la Marisma y Vizcaya, visible ya en los testimonios documentales más tempranos.

Sería atractivo concentrar el estudio de estas relaciones sobre un aspecto que aparece netamente perfilado y que además es evidente y bien documentado: una asociación complementaria en la que el gallego aporta la carga y el otro, procedente de puertos con poderosas flotas transportistas, el buque. Sin embargo, el estudio de los casos aislados nos da una realidad bastante más compleja.

Si bien es imposible, en muchos casos en que nos encontramos gallegos asociados de alguna forma con asturianos, vascos o castellanos, deslindar la participación exacta de cada uno en la aventura comercial —haría falta ver la carta de fletamento— se puede distinguir al socio del transportista mercenario en los casos en que se reclaman indemnizaciones por daños sufridos, o en los registros aduaneros en los que se puede ver la respectiva participación en el cargamento de tripulantes y mercaderes de unas y otras regiones.

Los documentos más antiguos que tenemos sobre estas situaciones son de principios del siglo XIV, y se refieren al comercio con Inglaterra. En 1311 llega a Southampton la nave de Domingo Pérez, un hombre del que, por otros documentos, sabemos que es un mercader de Santiago. En ella, procedente aparentemente de Galicia, lleva un misceláneo cargamento de productos andaluces y además, hierro y lana de Martín e Iñigo Pérez, unas mercancías insólitas estas dos, sobre todo la última, en las bodegas de un barco gallego, y que indican que el posterior monopolio de su transporte por los vizcaínos no estaba todavía bien afianzado y que los gallegos, por su parte, participaban indiscriminadamente en el comercio de toda la zona (25). Pocos años después, gente de Vivero y San Vicente de la Barquera se asocian, en una nave de Vivero, para comerciar con Portsmouth (26).

Este tipo de asociaciones (que, por lo que respecta a los gallegos, son casi siempre de gente al Este de La Coruña) continúa a lo largo de todo el período estudiado. Generalmente, y cada vez con más frecuencia, es el gallego quien pone el grueso de la mercancía y el otro el medio de transporte. Mercaderes de puertos con poca flota, como Vivero y Ribadeo, buscan con frecuencia socios con barco, para el comercio con Bretaña, Inglaterra y Flandes (27). Pero a veces encontramos asociaciones complejas y muy

(24) Sus patrones y los de Aviles, Vizcaya y Guipúzcoa protestan en 1511 ante el Consejo Real porque no se les respeta la exención de anclaje (AGS-RGS-VI-1511, 11). Como información concreta, tenemos un navío de Santander en La Coruña en 1488-89 (AGS-RGS-V-1495, 416); en 1526 varios mercaderes de esta ciudad fletan el navío de Gonçalvo da Barreira, de Pontevedra, para ir allí (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1525-26, f. 170 v.).

(25) PRO. E122-136/21.

(26) PRO. C81-87/2906.

(27) En 1346, el mercader de Ribadeo Domingo Anes se asocia con Juan Pérez, patrón del *San Bartolomé* de Bermeo, que lleva también a su hijo a bordo, y comercian con Bretaña (*CCR, 1346-49*, p. 11).

estrechas en torno a un buque. Es el caso de la barca *Santa Catalina* de Vivero, que en el invierno de 1378-79 viaja de Sevilla a Flandes. El patrón es un Juan Martínez de Trobica, de Bermeo, que, fallecido en el viaje, es sustituido por Pedro Sánchez de Trobica. Van a bordo, como mercaderes, otro bermeano, Juan Pérez de Trobica, Juan Pérez de «Solture», de Castro, y Lopo Marín o Mariño y Francisco Miguélez, ambos de Vivero. Aparte de haber hecho sus propias operaciones, han explotado el buque como transportistas, y el grueso del cargamento que llevan a su llegada a L'Ecluse es de unos genoveses de Sevilla (28). En la segunda mitad del S. XV nos encontramos otro caso parecido: el *Santiago*, de Santiago, que, fletado por unos mercaderes de Aquitania para ir a Inglaterra, cuenta entre sus posibles patrones a los vascos Juan «Desquisa» y Martín «Hibanyes» (29). Otras son más sencillas y denotan la búsqueda de un transportista, aunque asociado en mayor o menor grado, por el mercader gallego, que es quien tiene el papel dominante. En 1357 Johan Afonso, mercader de Vivero, lleva mercancía a Flandes en la *Santa María* de Llanes, en una clara posición de *capmarchand:* embarca sus propios hombres a bordo y es él quien pide el salvoconducto para todos, incluida nave y tripulantes, con motivo de una arribada forzosa en Sandwich (30). En 1402, una nave de Bermeo transporta por el Canal vino de Vivero y cueros, que probablemente cargó un mercader de Galicia, ya que los vascos no suelen dedicarse a comerciar como intermediarios de productos gallegos (31). Encontramos además, sin saber demasiado bien qué tipo de asociación hay entre ambos, a mercaderes gallegos cargando a título individual en buques de vizcaínos y otros de la costa Norte, y viceversa, sobre todo en la ruta de Andalucía a Inglaterra (32).

En aguas mediterráneas las asociaciones entre gallegos y norteños, que aquí son mayoritariamente vizcaínos, toman un aspecto algo distinto, en el que predomina el carácter transportista de estos últimos; sin embargo, aunque las asociaciones de negocios en pie de igualdad parecen ser bastante escasas, posiblemente el caso del coruñés Johan Blanco, mercader, propietario y patrón de una carabela y su socio Miguel Sánchez de Guetaria, a los que encontramos en Cartagena transportando cáñamo y tejidos de seda, no sea el único (33).

Al desplazarse unos y otros allí persiguiendo unos objetivos económicos bastante diferentes, las asociaciones y la colaboración surgidas de una empresa común se hicieron innecesarias, y el trato entre ambos grupos parece haberse reducido al mínimo. Había, por supuesto, trabajos en que gallegos y vascos operaban codo a codo: en las rutas de transporte catalanas o genovesas los fletadores no hacen distingos, y los encon-

(28) SAB, *Cart. Ouden Wittenbouc*, f. 143 n.4, en GILLIODTS, *Estaple*, 290.

(29) *CCR 1454-61*, p. 66; PRO, *Treaty Rolls*, C76/131.

(30) *CPR 1354-58*, p. 522 (30/3/1357).

(31) PRO, C47/32/24, n.º 7.

(32) En Sandwich,en 1445, sale la nave de Juan «Degerell», que había llegado con vino. En ella sacan trigo y paños Antonio de «Olasola» y Juan de Santiago (PRO E122-128/15); en Londres, en 1472, Martín de Tolosa carga en la nave de Martín de Santiago (*Ibid.* 194/19); en Plymouth, en 1480, Martín Martiartu (¿de Bilbao?) carga en la carabela de Martín Montouto (*Ibid.* 114/11); en Londres, en 1481, en la nave de Juan de Basurto cargan por lo menos dos gallegos identificados: Johan Carneiro y Martín Bóo, de La Coruña, y en la de Pedro «Savagale», Juan de Vivero y Juan Souto (*Ibid.*, 194/24).

(33) AM Sevilla, *Actas Capitulares*, n.º 1960 (12/3/1470).

tramos con frecuencia juntos formando flotillas o convoyes (34). Pero en puertos, como Barcelona, a donde los gallegos van como mercaderes, están respaldados económica y legalmente por los mercaderes y corredores barceloneses que adquieren su pescado y luego los fletan como transportistas, concediendo préstamos, prestando fianzas, actuando como árbitros y testigos. Los gallegos ignoran olímpicamente al resto de los norteños, que, sin embargo, son numerosos. Son realmente rarísimos los casos en que uno de éstos aparece conviviendo o colaborando con los gallegos, ni siquiera como testigo fortuito en un acta notarial (35). En cambio, el grupo de coruñeses que en los años 50-60 del XV trabajan como transportistas al servicio de Génova tiene que recurrir constantemente a los numerosos vizcaínos que tienen allí su base (36); lo mismo sucede en otras partes con todos los demás gallegos que no se dedican a actividades propiamente mercantiles (37).

Pero si las relaciones en tierra no son estrechas, la documentación cotidiana de ciertos puertos nos da una visión completamente distinta de lo que era la colaboración en el mar; el cuadro adjunto, elaborado a partir de documentación de Barcelona y Valencia solamente, nos muestra que no se trataba de unos servicios casuales: una constante de las relaciones entre norteños y gallegos a lo largo de todo el periodo estudiado va a ser un continuo recurso de los segundos a los primeros para servicios de transporte.

Este recurso de Galicia a los transportistas vascos no se puede explicar por la mayoría de las razones que justificaron la amplia aceptación de los segundos. No cabía aquí la búsqueda de un pabellón neutral para proteger mejor sus mercancías. Por otra parte, conociendo la estrecha participación de las tripulaciones gallegas en las ganancias de sus viajes y las ventajas económicas y fiscales que tenía para ellos el uso de sus propias embarcaciones, tampoco es válida la explicación de unos fletes más económicos. Ni es de suponer que recurran a ellos en temporadas del año en que su propia flota se ha ido con el pescado, pues precisamente es en esa actividad donde su carácter de transportistas mercenarios se hace más patente. Es frecuente, como podemos observar, verlos llegar a los puertos mediterráneos cargados con pescado procedente de Galicia y, en la medida en que se conoce, por cargadores gallegos.

Los marinos y mercaderes de Castro actúan también como intermediarios o transportistas en las llegadas de pescado gallego a Sevilla; aunque no conocemos el movimiento de este puerto, algún documento nos los presenta desempeñando un papel

(34) Valencia, 1414. Convoy a Portugal con un cargamento de fruta seca, aceite y arroz, en las barcas de Johan André de Bayona de Miñor, Diego de Quijano de Santander y Juan Pérez de Armendura de Bermeo (ARV B-251, ff. 38 v., 41 v., 50-50 v.).

(35) El único es el mercader santanderino Pedro Ruiz de Arce, que está en Barcelona en 1393 y presta una cantidad a Johan Martines de Covas, de Ferrol (AHPB. B.Nadal. *Man 5/9-19/11/1393*, f. 32).

(36) V. *Infra* cap. IV, el apartado dedicado a Génova.

(37) Fortún de Rimatres, entre 1482 y 1489, prestó a Pero Piñeiro, «domicellus» de La Coruña, la respetable cantidad de 1.300 ducados, que, tras la muerte de Piñeiro entre esas fechas, intenta inútilmente cobrar a su hermano, también marino. En 1482, Pero Piñeiro era «capitán» de una flotilla de tres balleneros, aparentemente dedicado a actividades de corso. (AHPB. A. Mir, *Man. c.c. 3/11/1481-31/5/1496, ff. 73 v.-74, y Documentos Rel. Internac. RR.CC.*, III, p. 219).

importante en esta actividad (38). Los hombres del Norte van a ser los primeros entre los diversos transportistas auxiliares de que se van a servir los mercaderes gallegos, y esto debido, como vimos en otra parte, al carácter deficitario de la flota de estos últimos.

VASCOS Y GALLEGOS EN FUNCIONES DE TRANSPORTE AUXILIAR. PUERTOS DE BARCELONA Y VALENCIA

1393	Esteban de Sarasquo, de Bayonne, transporta plomo de Valencia a La Coruña	ARV. MR-11 (733).
1404	Juan Ortiz, patrón de nao de Bermeo; desde Valencia, hace escala en Galicia, llevando 7 cofres de Fernando Esteves	ARV. B-243 (32).
1404	Ochoa Pérez, patrón de barca de Plencia. Desde Valencia, escala en Galicia con un cofre de Pedro de Galicia	*Ibid.* (36).
1410	Juan Pérez de Arana, patrón de barca de Bermeo. Sale de Valencia a Bermeo, via Galicia, a donde lleva armas, plomo y estaño de Pero Leiteiro, Lopo Gomes y Johan de Santiago, mercaderes de Santiago	ARV. B-247, 135-142.
1412	Juan Ruiz, patrón de barca de Vizcaya; sale de Valencia para Murviedro y Galicia	ARV. B-248b, 593 v.
1413	Juan Ibáñez, patrón de barca de Ondárroa. Sale de Valencia para Galicia con mercancías de Martín de Santiago, Johan de España, García Rodrigues, Fernando da Veiga, gallegos, y Juan Andrés, vizcaíno	ARV. B-249, 194 v.-207
1413	Barca de Juan Andrés, de Vizcaya. Lleva de Valencia a Galicia mercancías de Juan Ochoa de Vizcaya	ARV. B-249, 199 v.
1416	Barca de Nuno Rodrigues, de Galicia. Lleva de Valencia a Lisboa un cofre de Gonzalo Pérez de Vizcaya	ARV. B-255, 194 v.

(38) 1489, 29/1, Sevilla. Pregón sobre «que todas las personas asy gallegos como mercaderes de Castro e otros qualesquier que metieren pescado en esta çibdad... sean obligados de registrar el tal pescado y pulpo y sardinas de Gallizia... e despues de asy registrado lo puedan dar los dichos mercaderes gallegos a qualesquier personas... por que por ellos los vendan» (AM Sevilla, XVI-Diversos, 17. VIII/L.-gg.).

1417	Barca de Gutierre de Ferrera, de Santander. Sale de Valencia para Noya	ARV. B-256, 182 v.
1422	Nao de Pero Rodríguez de Vizcaya. En ella Juan Martínez saca desde Valencia plomo y cofres a Galicia (prepara salida con las naves de Pero Rodrigues de Noya, Pero Vasques de Noya, Gomes Pita de La Coruña, etc.)	ARV. B-258 bis, 84 v.
1422	Nao de Pero Vasques de Noya, en Valencia. Un Juan de Bilbao, que va a bordo, compra sebo para ella (¿fletador?)	ARV. B-258 bis, 163.
1428	Nao de Ochoa de Arbieto. A 27/1 recoge mercancías del ballener de Gonçalo Fernandes, de Pontevedra, naufragado en el Grao de Valencia	ARV. B-264, 48 v., 112-112 v., 212-124 v., 127, 134.
1428	Nao de Martín Ochoa, en Valencia. Fernando de Santiago y Johan Pérez sacan mercancía a Galicia	*Ibid.*, 100, 142.
1439	Nave de Martín de «Anyo», vizcaíno, de Galicia a Barcelona con pescado consignado a J. Bertrán de Barcelona	AHCB. *Ll. Closes*, 20/4/39.
1440	Barcas de Sancho «Despasi» y Pedro Sánchez de Arizmendi, llegan a Barcelona procedentes de Galicia	ACA, *Ancoratges* 28/2/1440
1442	Martín de Lancho, de Motrico, llega a Barcelona procedente de Galicia	*Ibid.*, 11/12/1442.
1443	Juan Martínez, de Zumaya, llega a Barcelona procedente de Galicia	*Ibid.*, 1/1/1443.
1446	Juan de Andía, de Bilbao, llega a Barcelona procedente de Padrón	*Ibid.*, 10/2/1446.
1446	Nicolás de Lancho, llega a Barcelona procedente de Pontevedra	*Ibid.*, 20/2/1446.
1475	Martín de Gueldo, de Fuenterrabía, a Valencia con sardina cargada por mercaderes de La Coruña	AGS-RGS-II-1480, 225
1488	Nao de Rodrigo de Valmaseda, llega a Valencia con pescado cargado por mercaderes de Galicia	PEATGE, p. 129 ss.
1491	Carabela de Juan de Aranda, llega a Valencia procedente de Noya y Cartagena, con pescado de mercaderes gallegos	PEATGE, p. 212 ss.
1494	Ballener de García de Veria, llega a Valencia con pescado de merc. gallegos	PEATGE, p. 260 ss.

1499	Fernando de Salazar, llega a Barcelona desde Muros y Noya	ACA. *Ancoratges* 5/2/1499
1500	Carabela de Juan de Gabiola, a Valencia desde Muros, con pescado de merc. gallegos	PEATGE, p. 345.
1500	Nao de Juan de Cosa, llega a Valencia desde La Coruña, con pescado de merc. gallegos	PEATGE, p. 343 ss.
1501	Martín de Arana, de Bilbao, llega a Barcelona desde Noya	ACA. *Ancoratges*, 9/1/1501

* * *

En el capítulo de intercambios comerciales, las exportaciones de Galicia hacia el resto de la Marisma consistían sobre todo en productos de subsistencia de los que tan escasa andaba la franja costera; entre los principales estaban el pescado y el vino.

Pese a su riqueza natural en pesca y a la dedicación de sus hombres de mar, las capturas de los puertos de la cornisa cantábrica eran insuficientes para abastecer al traspaís. Así, el pescado era una más de las mercancías «de acarreo» de que la zona vasco-cantábrica dependía para su avituallamiento.

Ya desde muy antiguo los pescadores de Castilla solían faenar en aguas gallegas y asturianas. Como complemento a sus propias capturas, compraban también las de los pescadores locales y las preparaban para llevar, pagando sus derechos de alcabala y de alfolí. Esta costumbre se remontaba por lo menos al reinado de Alfonso XI y seguramente aún más atrás, y ya vimos en el capítulo III de la primera parte cómo a partir de 1371 se detecta una oposición de los puertos gallegos a su actividad (39). No sabemos hasta qué punto este boicot —interrupciones violentas, precios abusivos— llegó a trastornar seriamente las campañas de estos pescadores, que seguían acudiendo tenazmente apoyados en la protección real. En 1424 Juan II envía una provisión a las justicias del reino de Galicia para que «permitan a los vecinos de Bilbao la libre pesca de la sardina, el congrio y otros pescados necesarios para su mantenimiento (40)». Pero ya en 1408 encontramos a los de Castro y Santander adquiriendo pescado en La Coruña a cambio de otras mercancías, y no pescándolo ellos (41), y poco después hacen lo mismo los de

(39) «... los de las villas de la marisma de Castiella e de Guipuzcoa e del Condado de Vizcaya que husaron e acostunbraron que algunos dellos llegavan en las villas de las marismas de Gallizia e de Asturias o en algunas dellas, que pagando los nuestros derechos reales que conpran sal e pescados frescos menudos e granados e vallenas e cavallates, e que los salgavan por si, e esto que se usara sienpre fasta agora de poco tienpo acá, e agora [1371] los de las dichas villas de Gallizia e de Asturias o algunas dellas que fezieran nuevamente posturas e confradias e que gelo non querian consentir e queles enbargavan el dicho vso e costunbre que dizen que sienpre ovieron e acostunbraron; por la qual razon dizen que an de conprar los pescados e las vallenas e cavallates mucho mas caro por mayores quantias que solien, e que nos pedien merçed que mandasemos que el dicho vfiçio e costunbre que les fuese guardado segund queles fue guardado en los tienpos pasados e en el tienpo del Rey don Alfonso... A esto respondemos que tenemos por bien que esto que se vse e se guarde segund que se vso e se guardo en tienpo del dicho Rey nuestro padre; et si despues aca algund ordenamiento o estatuto an fecho nueva mente sobresta razon, mandamos que non vala» (Cortes de Toro 1371, en *Cortes* II, 213).

(40) AM Bilbao, Cajón 4 reg. 2 n.º 41, cit. G. DE CORTAZAR, *Vizcaya...*, p. 208.

(41) AM Coruña, *Privilegios* III/30.

San Sebastián y Laredo: el arancel de cayaje concedido a estas villas por Enrique IV contempla la importación, por vía comercial, de sardina gallega (42).

Pero a lo largo del siglo, los pescadores siguieron acudiendo (43), reforzados esta vez por los propios asturianos. Eran «costeras» anuales multitudinarias: sólo de San Vicente iban más de 600 hombres. Se montaban generalmente en torno a los puertos de la zona de Finisterre, en los *areales* donde podían varar sus barcos y trincados y levantar cabañas e instalaciones provisionales de secado y salazón. Podemos imaginarnos lo que significaba para las villas la convivencia con esta población flotante, coincidiendo en la temporada de pesca con los vecinos, comprando comida y vino, yendo a buscar sal en grandes cantidades a los alfolíes de Noya y Muros en un momento en que todo el mundo la necesitaba, llevándose la quisquilla para cebar las redes... Para paliar en lo posible los enfrentamientos con los naturales, inevitables en la bullanga que debía de reinar en estos pequeños puertos congestionados de forasteros, evitar que los tenderos y taberneros abusasen de ellos (tenían tendencia a cobrarles a mayor precio que a los vecinos) y solventar por la vía expeditiva los conflictos internos, estas comunidades pesqueras nombraban dos hombres buenos, los alcaldes de mar, que dirigían toda la campaña. Su misión era, ante todo, la dirección de las operaciones pesqueras, haciendo respetar las ordenanzas de las cofradías e impartir justicia según sus costumbres, evitando inmiscuir en sus debates a la justicia ordinaria del lugar.

Otros dos hombres se ocupaban de las relaciones con las justicias y fisco locales: de concierto con los fieles de las alcabalas y alfolí de las villas, vigilaban los pesos y medidas para que no se estafase a los pescadores y cuidaban de que se les guardasen los privilegios y libertades que pudieran tener en cada lugar concreto (44). Las costeras se hacían en Finisterre, Cee y Muxía, a donde acudían gentes de las Cuatro Villas y de los puertos asturianos de Llanes y Ribadesella. Los de San Vicente de la Barquera iban, además a Cayón, seguramente a la ballena (45).

En los años 90 se produjo un rebrote de las hostilidades: parece que una de sus causas desencadenantes fue la rivalidad entre los alfolíes de Muros y Noya y el más reciente de Finisterre. Los pescadores acostumbraban de siempre abastecerse en los primeros, seguramente porque eran los únicos cercanos en la época en que iniciaron sus campañas. Los alfolineros de Finisterre trataron de presionarlos para atraerse su clientela; el ataque se desarrolló luego en todos los frentes: vecinos en general, alfolineros y justicias les someten a cortapisas y vejaciones en su institución de los alcaldes de mar, en la compra de sal y de vino (46). Por esa época se inicia también, en los puertos del

(42) Bibl. Mun. Santander, Col. Eguaras. Publ. R. PEREZ BUSTAMANTE, *Historia de... Castro Urdiales*, 167 ss.

(43) En 1494, los vecinos de S. Vicente de la Barquera dicen estar yendo a Galicia y Asturias «de veynte e treynta e quarenta e sesenta años a esta parte e mas tiempo» (AGS-RGS-II-1494, 355).

(44) AGS-RGS-II-1494, 355 y IV-1495, 402.

(45) AGS-RGS-I-1491, 198 y IV-1495, 402.

(46) Todos los pescadores se quejan de que los vecinos de la zona los hacen comprar la sal en Finisterre y a casi el doble de precio, y que además les hacen pagar tonaje por el vino que llevan para beber, todo esto «de poco tiempo aca» (AGS-RGS-I-1491, 198); Alonso de Aguilar, justicia del arzobispo en Finisterre, estorba la actuación de los alcaldes de mar de San Vicente y de los controladores de pesos y medidas (AGS-RGS-II-1494, 354); Juan Alonso de Sardiñeiro, el alfolinero, no deja llevar allí la sal comprada en Noya y Muros, y les obliga a comprarla en Finisterre

Norte, la oposición contra los balleneros, de la que ya se ha tratado en otra parte, y en todos los puertos de Galicia, con La Coruña como portavoz, contra los pescadores de Bermeo que se llevaban a Vizcaya la quisquilla para usar como cebo en sus propios caladeros (47).

Los vascos, con su flota y sus efectivos humanos más orientados al comercio de altura que los anteriores, iban con mucha menos frecuencia a pescar a la costa gallega: de hecho, salvo en algunas ocasiones ya citadas, compraban en ella el pescado ya salado o seco. García de Cortázar, que ha estudiado de cerca la Vizcaya bajomedieval, no habla efectivamente de pesquerías hechas en aguas gallegas por los vascos propiamente dichos, sino por los castellanos y asturianos antes mencionados, que eran los que los abastecían (48). Ya desde mediados del siglo XIV se aprovisionaban de pescado hasta en Devon y Cornwall (49): el *pilchard* («sardina de Cornualla») aparece en el arancel de los diezmos de la mar de Castilla, en los suplementos al de 1488 hechos en Valmaseda en 1503 (50) y en San Sebastián en 1518 (51), en el que además aparecen, a mitad de precio que las anteriores, las sardinas de Portugal. El hecho de que no aparezcan las de Galicia se explica por pertenecer éstas al tráfico interior.

Parece que la villa de Bilbao fue el puerto por el que se canalizaron las importaciones de pescado gallego, pues es la única localidad que aparece implicada en este tráfico en documentos de muy diversas épocas. En 1424 ya tenía enfrentamientos con Muros, que le estorbaba sus compras de sardina y congrio, seguramente porque a sus vecinos les resultaba más rentable vender este pescado en el Mediterráneo. Alrededor de 1500 se había constituido una línea comercial Coruña-Bilbao, que explica el relativamente modesto papel coruñés en la exportación de pescado al Mediterráneo, pues gran parte de sus capturas las absorbía Vizcaya. En ella desempeñaba un papel relevante el mercader bilbaíno Martín de Arana que, estableciendo él o sus factores la base de operaciones

---

a más precio del que les cobra a los vecinos, cuando hasta entonces, siempre que ocasionalmente compraban allí se les hacía a todos los pescadores forasteros un arreglo en el precio (AGS-RGS-II-1494, 354). Los Reyes defienden los derechos de los pescadores, dando orden a todos los alcaldes mayores de Galicia de que no impidan la actuación de los alcaldes de mar y prohibiendo se presione y moleste a los pescadores.

(47) AGS-RGS-VII-1503, s/fol. (11/7/1503).

(48) *Vizcaya en el S. XV...*, p. 210.

(49) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade...*, p. 99.

(50) AGS. CMC., en *Col. Priv.* de T. GONZALEZ, I, p. 343.

(51) *Ibid.*, p. 356.

(52) A 30/9/1424, el rey enviaba a la villa de Muros una carta —que hacía extensiva a toda Galicia— sobre la querella presentada por Bilbao al respecto, y exponiéndose que «a la dicha villa e a los habitantes della en cada un año les es necesario pescado e sardina e congrios, de lo qual dize que la dicha villa non puede ser tan llenamente abastecida como de la dicha tierra de Gallisia», ordena que dejen a los bilbaínos comprar y sacar, pagando los derechos acostumbrados, el pescado necesario para su mantenimiento, o que presenten ante la Corte las razones que tengan para no hacerlo (AM Bilbao, publ. GUIARD, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*, Bilbao, 1977 (edc. facs.), I, pp. XIX-XX).

(53) El «contacto» de Arana en Pontevedra era Afonso García de Rajóo, que a 20/3/1504, con otros mercaderes y mareantes de la villa, da un poder a Afonso Lopes, carpintero, para reclamar la sardina que les tomaron unos mercaderes de La Coruña para llevar a Bilbao en un navío coruñés el pasado mes de Enero; el 29/3, Afonso García de Rajóo ha cobrado de Martín de Arana 14.000 mrs. para el carnicero de Pontevedra Diego Peres (seguramente una típica compra combinada de pescado y cueros), actuando como testigos tres bilbaínos (AHPPO. Munic.IV-D, Restos protocolo 1504, s/fol.).

en La Coruña, de cuya flota se servía, recogía también sardina en Pontevedra (53) y posiblemente en otros puertos sobre los que no hay documentación, y actuaba a su vez como transportista y tal vez mercader, llevando sardina gallega al Mediterráneo (54). Martín de Arana (55) debía de ser un personaje muy conocido y solvente en La Coruña. Cuando en 1509 fue arrestado allí el vizcaíno Antón de Garay acusado de piratería en aquella costa, declaró que «Martín de Arana lo tenía afletado para llevar sardina (56)». El hecho de que, en un documento forense, se le cite por su solo nombre, sin las habituales informaciones sobre su profesión y vecindad, es bastante elocuente sobre su popularidad en la población.

Parte al menos de esta sardina, como la que pescaban los castellanos, se redistribuía hacia el interior de Castilla, según atestiguan las propias declaraciones de los pescadores (57), y la presencia en Galicia de mercaderes de estas procedencias (58).

La distribución del vino gallego a lo largo de la costa, si bien muy mal documentada hasta época tardía, tuvo que haber sido siempre de bastante importancia. Pensemos en Galicia, con excedentes de vino desde el siglo XII, y en sus tempranos contactos con los territorios cantábricos tan necesitados de él. La mención más antigua de unas entradas regulares de vino gallego en Vizcaya data de 1399 y se refiere a Bilbao (59). Pero para esas fechas los vizcaínos llevaban ya muchos años compartiendo con los gallegos las aventuras del comercio de vino de Vivero con Bretaña y Flandes, y lo más verosímil es que este abastecimiento fuera tan antiguo como los intercambios marítimos entre ambas regiones.

Aunque seguramente los puertos de la Galicia cantábrica tenían un papel muy importante en este tráfico, no tenemos información sobre ellos. El punto de observación privilegiado lo ofrece aquí el puerto de Pontevedra. A finales del siglo XV era un riquísimo depósito intermedio en el que los vizcaínos y asturianos, que parecen haber sido sus clientes más regulares, podían abastecerse de la gran variedad de vinos que se concentraban en la villa y que hemos visto más atrás. Era un tráfico menudo pero activo, en embarcaciones pequeñas —trincados y pinazas— con cargamentos limitados al tonelaje de éstas (60). La exportación de vino a Asturias contaba con un encabeza-

(54) En 1501 llega a Barcelona patroneando una nave procedente de Noya (ACA, *Ancoratges*, 9/1/1501).

(55) Se trata sin duda del regidor de Bilbao del mismo nombre que cita García de Cortázar en *Vizcaya...*, p. 292 n.º 74.

(56) AGS, Consejo Real, leg. 69, en TETTAMANCY, *Apuntes...*, p. 542 ss.

(57) AGS-RGS-I-1491, 198. V. también RUIZ DE LA PEÑA, J.I., *El comercio ovetense...*, p. 364.

(58) En 1474 unos mercaderes de Laredo que operan entre Vivero y Finisterre están comprando pescado para llevar a Burgos (AGS-RGS-XI-1479, 95).

(59) «Los que trugesen vinos de La Rochela, Galicia, Burdeos y Portugal... pueden embodegar en Baracaldo, Arriaga y Asúa y dende alla, no dando poco ni mucho para gastar en esta villa antes de la franquia» (AM Bilbao, cit. GUIARD, *Consulado... Bilbao*, I, LXXXIII y GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya...*, 215, n. 30).

(60) Cuotas pagadas en 1504 a la cofradía del Corpo Santo: «de seys trinquados que byeron cargar de byño das Esturias, tres raas... un esturiano que traía tres mariñeiros e un grumete...» (MP, *Tumbo Marcantes*, 7 v.). En 1522, Alonso Alvarez de Aviles, vecino de Cudillero, fleta la pinaza del pontevedres Juan López de Larín para llevar a Cudillero con vinos de Ribadavia, «los

miento propio en los aranceles del portazgo de la villa (61). En los puertos asturianos y vizcaínos eran familiares, durante los siglos XV y XVI, las pipas de tres moyos y medio con la marca de Pontevedra, que pasaban los controles sin otra comprobación (62).

Los vinos favoritos eran el «ullao» del país (63) y, sobre todo, el blanco de Ribadavia, que los mercaderes asturianos llegaban expresamente a buscar (64), que en Bilbao alcanzaba precios más altos que el andaluz en el siglo XVI (65), y que llegaba incluso hasta los últimos confines de la costa guipuzcoana, adquirido también en Pontevedra por gente de esos puertos (66).

Entre las otras exportaciones estaban los cueros de buey, que figuran en los aranceles de varios puertos (67), y el grano. Este último era sobre todo un tráfico de circunstancias, enviado desde Galicia en momentos de escasez, pues las fuentes habituales de aprovisionamiento de las tierras cantábricas eran otras. Su movimiento, que estaba sujeto a muchas restricciones como en todas partes, está documentado esporádicamente y no debió de ser importante. En 1433 una barca de Pontevedra transporta 3.000 celemines de mijo para Bermeo o San Sebastián (68); en 1489 se envía de Galicia a Rentería y la tierra de Oyarzun, que se proveen habitualmente en Francia (69), y en 1494 los reyes dan una autorización similar para Trasmiera, por los puertos de Santander, Laredo y San Vicente (70). Había, sin duda, una corriente subterránea de especulación, de la que ya se habló en un capítulo anterior dedicado al tráfico de grano. Otro tanto sucedía con la sal, cuyo trasvase entre alfolíes estaba prohibido, y que era objeto de un cierto tráfico clandestino, que no parece de gran importancia, ya que Asturias y los puertos vasco-cantábricos se abastecían directamente en los mismos lugares en los que lo hacía Galicia (71). Estaba, naturalmente, el gran consumo que hacían de ella los

---

que la dicha pinaça podiere portar (AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 13-13 v.). En 1524 Juan de Padrón Palmeyro y Juan Cabreyro, mercaderes de Pontevedra, fletan la pinaza *Santiago*, de Roy Fernandes, para llevar a Aviles 10 «toneladas» (=60 moyos) de vino blanco de Ribadavia (*Ibid.* Prot. 1524, f. 66).

(61) «De cada pipa de viño que se embarcare para Asturias se paga medio real para el Arraval» (Ejemplar que estaba en el S. XVI en el archivo de la cofradía de mareantes, publ. *Documentos... Pontevedra*, I, 330-331).

(62) Por esta razón se ordena a los toneleros que las sigan fabricando exactamente de esa capacidad, no mayores ni menores (Ordenanzas de la villa, n.º 16, en *Documentos... Pontevedra*, I, 108).

(63) Se vende en el S. XV, «a vizcaínos, bretones y otros extranjeros» (*Ibid.*, 239).

(64) V. nota 60.

(65) Se vende el vino andaluz a 38 mrs./azumbre, el de Ribadavia a 40 y el de Castilla a 42 (GARCIA DE CORTAZAR. *Op. cit.*, 101 n.54; GUIARD. *Historia de la Villa de Bilbao*, I, 227-338).

(66) A 9/5/1524, Bartolomé de Azcárate, «vizcaíno», vecino de San Sebastián, fleta la pinaza *Santiago* de Roy Fernández, para cargar en Pontevedra 23 pipas de vino blanco de Ribadavia y llevarlas a San Sebastián y Fuenterrabía (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1524, ff. 5-5 v.).

(67) Castro, Laredo y San Sebastián (R. PEREZ BUSTAMANTE. *Historia de... Castro Urdiales*, 167).

(68) MP C II-5. *Restos minutario Lourenço Eanes*, ff. 8-8 v.

(69) AGS-RGS-VII-1489, 1.

(70) AGS-RGS-III-1494, 12.

(71) Cf. GONZALEZ-RUIZ DE LA PEÑA, *La economía salinera*, esp. pp. 60, 69, 71.

pescadores que faenaban en nuestras costas y que, como vimos, la compraban a los alfolíes; pero no parece que se hayan llevado nunca la sal para su tierra, al menos abiertamente.

¿Cuál es la contrapartida de estas adquisiciones? En primer lugar, y llegando de prácticamente todas partes, el hierro. Lo llevan, por supuesto, los vizcaínos, junto con otros objetos metalúrgicos ya terminados, especialmente armas (72), y se reexporta en ocasiones (73). Llega también en los navíos de Castro y Santander, por lo menos desde fines del XIV o antes (74), y finalmente de Asturias (75). Los efectos navales —resina, gema, cáñamo— redistribuidos a veces desde Bordeaux y el Báltico, son transportados asimismo por los marinos de la costa cantábrica (76). Un producto característico de Asturias era el azabache, de una calidad extraordinaria y cuya importancia en la economía urbana de Santiago no se puede desestimar (77). Finalmente, y sobre todo por lo que toca a los vizcaínos, se llevaba a cabo una interesante labor redistribuidora de paños ingleses, que crece en importancia al irnos adentrando en el siglo XVI (78).

En resumen, no podemos decir que se trate de un gran comercio, pero sí de uno que por el carácter de las mercancías que mueve, casi todas artículos de primera necesidad o de gran consumo, está destinado a sostenerse firmemente durante todo el período. La oferta gallega parece haber sido superior a su demanda; no hay más que observar el predominio del papel activo por parte de los otros mercaderes norteños y, sobre todo, el hecho de que los fletes de ida de éstos, aparte del hierro, siempre bien recibido, se completasen en buena medida con artículos llevados de otras partes.

La integración entre los hombres procedentes de los dos extremos de la costa —ya vimos antes la presencia de los asturianos— seguía a lo largo del siglo XV, aunque siempre a niveles bastante discretos: en Pontevedra, aparte de los mencionados mareantes de origen asturiano, encontramos a los que llevan el «alcume» Viscaíño, a un Johan de Viscaya, que tal vez es uno de ellos, un Juan de Laredo y un Fernán de Andión (79). Algunos llegaban allí muy jóvenes, como García de Barces, de un pueblo cercano a San Vicente de la Barquera, que en 1522 se *aluga* por seis años de grumete-aprendiz con

(72) En 1509 un mercader de Elorrio vende en Pontevedra armas por valor de 29.150 mrs. (AHPPO, Munic. IV-D, *Restos protocolo 1509*, s/fol., escr. de 25, 26 y 27/3/1509.

(73) A Valencia, por ejemplo (PEATGE, 148, 169).

(74) AM Coruña, *Privilegios* III/30.

(75) RUIZ DE LA PEÑA, *El comercio ovetense...*, p. 366; BENITO RUANO, *Gómez Arias...*, 283 y n.8; Arancel de portazgo de Pontevedra, S. XVI: «De cada Asturiano o mercader que venda en esta villa por el desembarco se pagan nueve reales por razón de una punta de fierro, que toca a dicho Mayordomadgo» (*Documentos... Pontevedra*, I, 330).

(76) V. nota 74.

(77) El azabache «fin» de Asturias es considerado, en 1488, el mejor, aunque «de tiempo inmemorial» compite con otro de inferior calidad procedente de Portugal (AGS-RGS-IX-1488, 53). En Santiago, en 1581 «ay mas de trecientos años» se cogía en Asturias, que proporcionaba el mejor: «en esta ciudad no se bende de acebache ni se bendio sino fina» como la «que biene del principado de Asturias» (Cit. PEREZ COSTANTI, *Notas viejas galicianas*, I, 218 y n.1).

(78) En 1480 una pinaza de Bilbao está en la ría del Barquero, cargada con paños por valor de 3.000 doblas (AGS-RGS-X-1480, 124). En 1514, García de Bertendona, mercader de Bilbao, vende paños ingleses a uno de Pontevedra por valor de 30.282 mrs. (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1514-17, ff.11-12). V. también GELABERT, *Santiago...*, p. 246.

(79) AHPPO, Munic. IV-D, *Restos prot. 1504*, 14/4/1504; *Ibid.* Prot. A. G. do Sisto, 1515-17, f. 85; 1521, ff. 26-27; MP, *Tumbo Mareantes*, f.8.

Fernán López da Prancha, y «hera pequeño e non savia nada del dicho ofiçio segun paresçia por su aspecto» (80). Entre los tripulantes de algunos navíos gallegos aparecen vascos: Juan Pérez de Laragibel, de Deva, es marinero, en 1457, en la nao de Afonso Fernández de Mourelos, de La Coruña (81), y un Ochoa va de carpintero en la de Johan Blanco en 1488 (82). No sabemos si algunos de los que aparecen residiendo y comerciando en algunos puertos llegaron a avecindarse o no, como Pedro de Arbieto y otros de esta familia que había en La Coruña, y que eran originarios de Orduña (83), y el «Sancho Perez de Çamudio y Pedro de Gaminiz so sobrino» que dejaron sus marcas en el muro del cementerio de la parroquial de S. Pedro de Muros, entre otra gente que lo costeó (84).

A su vez, gente de los puertos de la Galicia oriental pasa a otras partes, como Martín de Ribadeo, mercader y patrón de San Sebastián activo en 1461 (85) y Esteban de Ribadeo, de la misma vecindad y profesión, que comercia con Inglaterra en 1470 (86).

En la vida cotidiana de los hombres de mar la comunidad de intereses y actividades, tan mal documentada, debía de ser aún mucho más estrecha, y no debía de ser raro el caso de tripulaciones mixtas reunidas para una empresa ocasional. Parece representativo el caso de Antón de Garay que, en 1509, compra un barco viejo en La Coruña y lo lleva a Cedeira para que un carpintero de allí se lo reforme. En Cedeira se le reúne el mercader Ochoa de Arribas, con tres criados, y le propone un viaje a Málaga. Ochoa de Arribas pone los víveres y coge tripulación en la villa: Rodrigo Dorado, Pedro Alonso y hasta doce tripulantes más, yéndose a continuación a Ribadeo, donde ponen armas y munición a bordo, entre ellas una lombarda adquirida, según declaran a una nao que estaba en el puerto (87).

La otra cara de la moneda es una creciente hostilidad que se puede observar, desde los años 60-70 del siglo XV, entre gallegos por un lado y vizcaínos y guipuzcoanos por otro; no parece haber mayores problemas con asturianos o cántabros. Y el perfil de la «guerra» es bastante claro, así como las tácticas de unos y otros: violencia y asaltos de los vascos a los gallegos, en alta mar; arrestos, abusos y arbitrariedades fiscales de los gallegos a los vascos, en tierra.

Como la documentación que se conserva refleja el punto de vista de las víctimas que, por supuesto, iban siempre «su recta via, salvos y seguros, sin hacer mal a nadie» cuando los otros les atacaron sin motivo justificado; y como sólo transmiten una serie de casos particulares, el motivo o motivos de estos enfrentamientos no se adivinan con claridad. Guiard habla de un presunto boicot emprendido por toda la costa cantábrica contra la villa de Bilbao, en el que los puertos gallegos habrían tenido su parte (88). Es

(80) AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 97-98.
(81) ASG. Not. T. Duracino, 4/616.
(82) PEATGE, 167.
(83) PRO. C1/43/177.
(84) Inscripción recogida en 1909 por ARTAZA, *Recuerdos de... Muros*, p. 137.
(85) ADBR. Chanot 66, f. 191 ss.
(86) RYMER, *Foedera* V³, p. 181.
(87) AGS. Consejo Real, Leg. 69, publ. TETTAMANCY, *Apuntes...*, 543-544.
(88) «El comercio marítimo de la Villa con los puertos del litoral del reino de Castilla padecía una hostilidad semejante», y cita una provisión real de 2/3/1489 «en razón de la paga de ciertos

posible, pero la situación parece tener un contexto más amplio. Son seguramente repercusiones y secuelas del desorden y la violencia que reinaron en Galicia y Vizcaya durante esos años. Ya a fines de 1468 o principios del 69, cuando un marinero de Motrico da una cuchillada a un compañero en el puerto de La Coruña, durante una escala camino de Flandes, prefieren entregarlo al Bailli de l'Eau de L'Ecluse, al llegar, que dejarlo en manos de las justicias coruñesas (89). En los años siguientes, corsarios gallegos perturbaron el tráfico hasta en la propia ría de Bilbao (90), mientras los vascos hacían lo propio en puertos de Galicia (91); se dio acogida a ladrones y malhechores (92) y algunos señores, ejerciendo indebidamente el derecho de quiebra, se incautaron de navíos vascos (93).

A empeorar la situación venía el espíritu de revancha de los vascos por el mal trato recibido en tierra gallega, en ocasiones como las campañas balleneras y, en la parte que les tocase, las costeras de pesca, o cuando la codicia miope de los fieles de diezmos y alcabalas —que, no lo olvidemos, eran en su mayor parte mercaderes con vulnerables intereses en el mar— no perdonaba ni las situaciones de emergencia (94). Por otra parte, es posible que muchos de estos problemas procediesen de encuentros en el Mediterráneo, donde ya los gallegos habían sufrido a manos de corsarios vascos (95) y donde, en los años finales del siglo, empiezan a resultar verdaderamente competitivos para los norteños. De ahí, tal vez, que la mayoría de los asaltos los sufran gentes de las Rías Bajas y buques con cargamento de pescado (96).

---

arbitrarios derechos exigidos en Ribadeo, Llanes, San Vicente y otros puertos a los mantenimientos navegados a Bilbao en embarcaciones propias, aun cuando las tales naves arribasen a dichos puertos por tiempo de mar o fuerza mayor» (*Historia del Consulado...*, I, LXX).

(89) ADN. B-6145, f. 2 v.

(90) Hacia 1489, Pero Pardo, corsario gallego, apresa un buque inglés a la entrada de Bilbao (AGS-RGS-V-1495,416).

(91) Hacia 1475, Martín de Arizmendi, de Lequeitio, captura en la costa un navío de Lübeck que llevaba sal (AGS-RGS-IX-1480,240); en 1479, Juan Iñiguez de Lequeitio, con una carabela de armada, toma una pinaza que iba de Vivero a Finisterre (*Ibid.*, XI-1479,95); una nave con mercancías inglesas, en escala de Lisboa a Bristol, es capturada en Muros por Martín Sánchez de Segurola, de Zarauz, alegando una dudosa carta de marca (*Ibid.* X-1484, 183, 192). En Bayona gente de Lequeitio captura una nave bretona en 1487 y corsarios vizcainos y franceses unas carabelas portuguesas en 1492 (AGS-RGS-III-1495, 510, 166 y I-1488, 284), sin contar los ataques directos a gallegos.

(92) En 1478, Diego Martínez de Bazozábal, un patrón de Bilbao, hunde su nave criminalmente en Laredo, para cobrar un seguro y ocultar un robo de mercancía. Descubierto, huye a Galicia con su cómplice, «e se allegaron a Pedro Pardo el qual dis que los favorescio mucho tienpo... e que el dicho Diego Martinez estovo en Galisia bien cinco o seys años...» (AGS-RGS-VIII-1488, 34, cit. GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya...*, 362).

(93) Hacia 1480, Pedro Pardo de Cela se incauta de este modo de la pinaza de Toribio García de Escalante, de Bilbao, refugiada en la ría del Barquero con una avería (AGS-RGS-X-1480, 124).

(94) En 1463, la nave de Juan Pérez de Licona, con un cargamento de hierro para Barcelona, es detenida en Pontevedra (AHPB. B. Masons Minor, 5.º *manual*, ff. 55-56). En 1494, la de Lope de Acha, de Bilbao, entra en Muros con una vía de agua; se le hacen pagar diezmos y se le embarga la mercancía que puso en tierra a secar (AGS-RGS-XI-1494, 101).

(95) En 1440, Machín de Zayas apresa en aguas de Ibiza la nave del pontevedrés Pero Falcón, en ruta de Valencia a Venecia, y se la lleva a Cartagena (AHCB. *Lletres Closes*, VI-7, ff. 103 v.-104).

(96) Hacia 1475, dos mercaderes de La Coruña transportaban pescado a Valencia en la nao de Martín de Gueldo, de Fuenterrabía; éste desvía el rumbo a Colliure y se les queda con el

No hay que olvidar tampoco que, en un mundillo cerrado como el de los hombres de mar, donde casi todos se conocían, y donde el espíritu de campanario y las alianzas banderizas no se solían dejar en tierra, las rencillas personales y las «vendettas» en cadena pueden haber sido también un importante factor de hostilidad (97).

* * *

En cualquier caso, y volviendo a la afirmación de Guiard, parece que los gallegos estuvieron entre los que intentaron, desde finales del siglo XV, romper el monopolio de los transportistas bilbaínos, y la consideración de este hecho nos acerca a otro grupo: el de los mercaderes del Círculo de Burgos, y sus relaciones con Galicia.

Lo que sabemos sobre este círculo y lo que se desprende de la documentación manejada pone en evidencia el hecho de que las actividades mercantiles y financieras de Galicia y Castilla discurrían por cauces bien distintos. Sin embargo, sus intereses se complementaban en algunos puntos muy concretos cuyos pormenores se han ido viendo en las páginas anteriores:

1) La utilización de los puertos gallegos como lugares de descarga para sus mercancías llegadas del Norte, por facilidades de navegación y sobre todo por grandes ventajas fiscales.

2) El interés por La Coruña como etapa de las grandes líneas italianas, al que no es ajena sin duda la instalación en la ciudad de mercaderes castellanos y sus factores, como Pedro de Arbieto que, en los años 70 del S. XV, es factor de Juan de Valladolid y le envía orchilla a Southampton a través de las naves genovesas (98).

3) La importancia de Galicia como lugar de origen de gran parte del pescado de que se abastece la Castilla interior, por el intermedio, como vimos, de castellanos y vascos. Algunos mercaderes castellanos, como Fernando de Quintanadas, agente del burgalés Juan de Salvatierra (99), y Alfonso de Tordelaguna, factor del segoviano Luis de Mercado (100), instalados en Vivero en el último cuarto del siglo XV, parecen haber estado interesados en eliminar a estos intermediarios; por lo menos el primer equipo está dedicado explícitamente a la adquisición de pescado para la ciudad de Burgos.

---

cargamento (AGS-RGS-II-1480, 225); el mismo año, el preboste de Deva, Juan Fernández de Rozaballa, y otros atacan y apresan en Muros la nao *San Gabriel* de La Coruña, teniendo en la villa, al parecer, gente que los encubría y apoyaba (AGS-RGS-II-1478, 84). En 1477, Vasco de Veiga, de Muros, es abordado en alta mar, camino de Valencia, por el bilbaino Sancho de Lares, que le saca 41 milleiros de sardina (AGS-RGS-XII-1487, 141). En 1485 el mismo Vasco de Veiga, yendo a Francia por sal, es atrapado al pasar por la costa vasca por el preboste de Deva, que le toma una considerable suma de dinero y armas y le maltrata la nave (AGS-RGS-XII-1487, 192). Finalmente, el mercader de Muros Juan de La Coruña, con un cargamento de fruta seca, es cogido por varios de Bilbao, que le hacen pagar rescate por el buque y le comen y estragan el cargamento, «diziendo que por que hera gallego se lo avian tomado» (AGS-RGS-X-1486, 12). ¿Qué pensar de esta última contestación? ¿Simple «boutade», o reflejo de una situación de hostilidad colectiva?

(97) Resulta muy instructiva a este respecto la lectura de las *Bienandanzas e fortunas*, de Lope García de Salazar (ed. Angel Rodríguez Herrero, Bilbao, 1967).

(98) PRO, C1/73/177.

(99) AGS-RGS-XI-1479, 95.

(100) AGS-RGS-I-1485, 83.

4) El recurso —siquiera ocasional— a los servicios de transporte de los patrones gallegos, que se ofrecían, seguramente, a precios ventajosos (101).

Pero lo cierto es que, aunque las ordenanzas del Consulado de Burgos contemplen los puertos de la Galicia del Norte entre sus posibles puntos de carga y descarga —que no de jurisdicción (102)— la presencia castellana no es muy llamativa en ellos. Tal vez la codicia rompió el saco, y los descuentos ofrecidos por los diezmeros no fueron suficientes para compensar a los grandes mercaderes castellanos de los otros abusos que se cometían contra ellos a manos de los propios recaudadores, los otros mercaderes y aquéllos de la población beneficiarios o cómplices de auténticos actos de piratería (103). Una carta que no se supo jugar con habilidad y que hubiera podido crear en La Coruña un polo comercial sobre la gran ruta Levante-Poniente, por muy subsidiario y subordinado a Burgos que hubiera sido.

Pero, inversamente, Burgos parece haber atraído hacia su ámbito a algunos mercaderes gallegos que, por su mayor capital y capacidad de empresa, o por la índole de las mercancías con las que operan, figuran como unos escapados del pelotón e incorporados totalmente a lo que se conoce con el tópico de «el gran comercio internacional». Un Fernando de La Coruña, establecido en Inglaterra, es factor de Ortega de Carrión y socio de Alfonso de Palenzuela hacia 1458-60 (104); el santiagués Pedro Alonso Ibáñez, de quien trataremos con detalle en otra parte, instalado en Bordeaux, pertenece al círculo selecto de los castellanos, en su mayoría burgaleses, especializados en la exportación del pastel de Toulouse; un Francisco de La Coruña, mercader de Burgos, opera en la misma base, pero importando arenque desde la Rochelle (105). Tal vez pertenecen también a este grupo los hermanos Gonzalo y Juan Sánchez de La Coruña, establecidos en Brujas en 1447 y asociados con Pedro de Soria (106).

* * *

Al poder contar muy poco con los fondos extranjeros para lo que es realmente un comercio interior a escala nacional, es difícil aportar más datos concretos —cifras, movimientos de buques y mercancías— sobre este tráfico a lo largo de la costa cantábrica, y más difícil aún establecer una periodización. Pero estas referencias —en su mayoría indirectas y de carácter generalizante— que hemos podido recoger dan a entender que debía de ser muy regular y bastante intenso si bien, como vimos, de envergadura

(101) Hacia 1480, los Pardo cargan en la nao del coruñés Vasco da Ponte (AGS-RGS-III-1484, 170). En 1514 Pedro García de Serres, de Muros, lleva de Andalucía a Brujas vino de Felipe de Carrión (SAB, *Reg.Proc.* 1513-1514, f. 37 v.).

(102) V. *supra* cap. VI.

(103) Un botón de muestra es el caso, citado más arriba, del navío coruñés fletado por los Pardo, objeto de un descarado pillaje en el puerto de La Coruña; el que sucede en 1491, cuando un buque de Bilbao procedente de Inglaterra con mercancías de Diego de Soria y otros burgaleses es capturado por piratas y ocultado y vendido en Galicia. Los denunciantes expresan su desconfianza en las justicias gallegas e indican que no es la primera vez que esto sucede (AGS-RGS-IX-1491, 167), y lo mismo dicen cuando el barco de Fernando de Quintanadas, también citado, es asaltado y robado entre Vivero y Finisterre.

(104) PRO SC8/332/15733 y C76/140 m. 19. V.*infra*, comercio con Inglaterra.

(105) AD Gironde Not. 4472.

(106) GILLIODTS, *Cartulaire... Consulat d'Espagne*, pp. 29-30.

bastante doméstica. Galicia necesitaba, como los otros territorios castellanos, el hierro y la metalurgia de las otras regiones de la Marisma, y especialmente de Vizcaya, y hacía circular su vino en dirección contraria por toda la costa. Sólo esto justificaba ya un movimiento que tenía que ser casi obligatoriamente por vía marítima. La diferente importancia, dedicación y relaciones exteriores de los diversos sectores de la costa conducían a la formación de economías complementarias, un tanto artificiales por estar basadas en gran medida en la redistribución y en los servicios, y que no hubieran surgido fácilmente del solo intercambio de recursos naturales (107). Pero no creo que este fraccionamiento de la Marisma sea tan tardío ni se deba a unas causas tan externas como señala Casariego y corrobora Coronas (108): si efectivamente la formación del eje Burgos-Bilbao, con su comercio especializado y monopolista, fue un poderoso factor de disociación, no hizo más que acentuar unas diferencias que ya existían. En la costa cantábrica hubo desde muy pronto comunidad; nunca hubo unidad: sus distintos sectores se animaron y se abrieron al tráfico en épocas y circunstancias muy distintas que iban a condicionar su posterior actividad (109). Los rasgos fisonómicos de la Marisma estaban ya bien marcados cuando, a principios del siglo XIV, la fundación de Bilbao puso el último gran hito a la repoblación costera.

2) *LA FACHADA CONTINENTAL*

El estudio del amplio sector de costa que va desde la desembocadura del Bidasoa hasta la del Escalda y que abarca territorios tan heterogéneos en apariencia como Gascuña, Bretaña, el Norte de Francia y los Países Bajos presenta varios problemas comunes, que hacen aconsejable un examen de conjunto.

El más grave de ellos es la extraordinaria pobreza de las fuentes, que hace difícil el seguimiento de unos mercaderes tan poco llamativos de por sí como son los gallegos. No me extenderé más sobre este problema, que ya se trató en el lugar correspondiente; me limitaré a justificar con él unos resultados a todas luces escasos y que dan del comercio con esta zona una imagen mucho más pobre de lo que debió de ser en la realidad.

Pero la información de que disponemos es suficiente para descubrir grandes afinidades en los tipos de intercambio, que nos hacen estudiar este sector como un área económica con características propias: las importaciones de paños, sal y artículos fabricados (estos últimos en un tipo de comercio muy minorista); la fuerte exportación de vino, y además de cueros y diversos productos de importancia muy secundaria: algo de

---

(107) FERREIRA, E. *Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico...* p. 225 ss.

(108) «La participación de la marina vasco cantábrica en este tráfico [el vino de Aquitania a Flandes e Inglaterra] y la consolidación en los siglos siguientes de su misión transportista... confirió a esta zona un carácter comercial que contrasta con el predominantemente pesquero, complementado con la industria de las salazones, de la parte noroccidental y galaica. Sin embargo esta disociación no debe contemplarse de manera rígida pues como advierte Casariego '... todas las villas costeras... constituían una comunidad'... con toda probabilidad se debió al establecimiento del eje Burgos, Bilbao, Brujas, la causa del debilitamiento de esta unidad costera» (CORONAS GONZALEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios...*, p. 26, cit. a CASARIEGO *Asturias y la mar*, Salinas, 1976). V. también RUIZ DE LA PEÑA, J. I., *Notas sobre la actividad comercial de las poblaciones de la costa asturiana (S. XIII-XIV)*, «Bol. I.D.E.A.», 60 (1967), p. 297.

(109) FERREIRA, E. *Op. cit.*, pp. 219-224.

pescado, un poco de hierro, sebo, miel, cera...; mucha redistribución a y desde el Mediterráneo y Andalucía; algo menos de transporte, pues la competencia de vascos y bretones es dura; un aparente predominio de los puertos al Este de Finisterre y, en general, un tráfico de períodos y ritmos muy irregulares, muy sensible, en el tiempo corto, a la coyuntura bélica y a los problemas internos de cada uno de los países que comprende.

Información indirecta, especialmente de origen inglés, nos muestra, remontando el Golfo y pasando a lo largo del Canal, un tráfico gallego con destino a cualquiera de estos lugares. Es imposible, a partir de los cargamentos que llevan, sacar conclusiones acerca del puerto en que van a descargarlos: a todos llevan los mismos artículos. Hay, asimismo, muchos indicios de que se practicaba, al menos en el trecho del Canal, un cabotaje en el que, en un solo viaje, se visitaban diversos puertos del área (110); ésta debía de ser vista por los gallegos de entonces bajo una perspectiva similar a la que, tras muchos siglos de documentación perdida, nos presenta a nosotros.

a/ *Gascuña, Aunis y Saintonge*

Bayonne y Oléron tuvieron un papel creador en la navegación occidental. Sus flotas fueron las primeras que, en los siglos XII y XIII, pusieron en circulación las mercancías entre Poitou, Flandes, Portugal y los reinos hispánicos (111). Fueron las flotas auxiliares de Bordeaux —un gran puerto que nunca tuvo mucha capacidad de transporte— y de La Rochelle en su etapa inicial (112). La aportación de Oléron fue el código de costumbres marítimas que ordenó y facilitó las operaciones mercantiles de toda el área.

Las relaciones con la costa aquitana en sentido amplio —del Bidasoa al Loire— fueron tempranas y fructíferas para la naciente Galicia marítima, que tiene una gran deuda con sus marinos y mercaderes, especialmente con los bayoneses, por el estímulo que dieron a su despertar comercial y por la formación técnica, en hombres y embarcaciones, que indiscutiblemente recibió de ellos.

Sin embargo, estos prometedores comienzos se frustraron a lo largo de la baja Edad Media. Los gallegos tuvieron poca fortuna en los tres puertos principales – Bayonne, Bordeaux, La Rochelle— por una serie de factores adversos. Uno de ellos era lo mal que se complementaban los intercambios: parte de esa costa, ciertamente, producía la tan necesaria sal, en Oléron, La Rochelle, Brouage y otros puntos de la Costa de Aunis y Saintonge; pero en ella estaban también los grandes «puertos del vino» de Occidente, poco interesados en los cargamentos de ida de los gallegos, que para esa zona eran mayoritariamente de vino. A esto se unían los frecuentes altibajos bélicos: estos territorios estuvieron bajo dominio inglés desde 1154 hasta 1372 (La Rochelle),

(110) Una barca de Vivero lleva carga procedente de Flandes, Picardía y Normandía (PRO, *Chancery Miscellanea*, C47/32/24 n.º 25). En 1417, una nao de La Coruña hace escala comercial en Bretaña camino de Flandes (ARV B-249, 597 v.).

(111) SNELLER, Z.W., *Le développement du commerce entre les Pays-Bas septentrionaux et la France jusqu'au milieu du XVe siècle*, «Revue du Nord», VII (1922), p. 10.

(112) La Rochelle, fundada a fines del XII (1172-78) sobre un viejo puerto del siglo XI destruido, muestra en seguida una notable capacidad de armamento, gracias a esa ayuda. «Les marins d'Oléron... et aussi ceux de Bayonne... offrent aux marchands de La Rochelle ou de Bordeaux les services de leur experience nautique et leurs gros navires» (DION R, *Les origines de la Rochelle*... pp. 39-42).

1451 (Bayonne) y 1453 (Bordeaux) y por lo tanto enemigo durante gran parte del período; y, sobre todo, los transportistas vasco-cantábricos y los mercaderes de la Castilla del Norte les hicieron una dura competencia. Los puertos de todo este arco litoral hasta Nantes, según fueron recuperados por los franceses, se convirtieron en bases de los vasco-burgaleses, que iban a Flandes siguiendo esa ruta costera y necesitaban hacerse con unos puertos amigos donde refugiarse de los ataques ingleses. En Bordeaux, La Rochelle, Nantes, se formaron florecientes colonias castellanas, en las que los gallegos nunca tuvieron un papel importante. No frecuentaban mucho esa parte del Golfo: ni les interesaba su comercio, sobre todo desde que pudieron conseguir la sal en otras partes, ni les cogía de camino; en su posición geográfica, para ir a Flandes hacían la travesía directa hasta Bretaña, y podían prescindir de las bases de refugio en ruta. El peligro comenzaba para ellos cuando avistaban por estribor las rocas rojas de Ouessant.

Los diversos avatares políticos de Aquitania durante el período que estudiamos —principado vasallo de Francia, señorío de los reyes ingleses y de nuevo y definitivamente territorio francés— no cambiaron su fisonomía económica y afectaron muy poco a sus instituciones. Por lo tanto, se estudiará aquí como una región con carácter propio y no se hará diferencia entre su larga etapa inglesa y la siguiente.

Son de allí, sin duda, los barcos «franceses» que en la segunda mitad del siglo XII acuden regularmente al Burgo de Faro (113) y recorren la costa gallega en dirección a Portugal. Cuando se funda Bayona de Miñor se le da este nombre augurativo, que deseaba a la recién nacida villa marinera una prosperidad tan grande como su homónimo de Gascuña: una nueva Bayona, que cierra la costa Norte de la España cristiana, y con la que ya antes de la concesión de su fuero en 1201 comercian las naves francesas, por las que se envían mercancías a La Rochelle (114).

Esta función de acarreo de los navíos gascones fomentó los intercambios de Galicia con sus vecinos, incluso con Portugal, y continuó durante todo el siglo XIII y comienzos del XIV, aunque para entonces ya tenían que competir con los avilesinos y los propios gallegos. Ellos llevaban a estos pequeños puertos marginados de las rutas marítimas de la peregrinación los paños «frisones» y las telas de lujo (115) y tomaban probablemente vino, cueros, pescado, que iban colocando en Portugal y la costa de la Castilla del Norte. Fueron la primera flota auxiliar de los gallegos y lo más seguro es que los primeros carpinteros de ribera adoptaran sus tipos de buque, como todos los del Cantábrico.

---

(113) En 1161 Fernando II concede al arzobispo de Santiago la mitad del Burgo de Faro «cum omni portaticu navium tam francorum quam aliorum omnium» (ACS. *Tumbo A*, 47 v.). Por las mismas fechas, efectivamente, está constituida la «Societas navium Bayonensium», agrupación que recorre la costa desde La Rochelle hasta el Faro, en régimen cooperativo: «Ytem navis que in Yspanniam navigabit, possidebit integre quod portabit. Si autem in aliquo portu Yspannie alique naves congregate fuerint, de Faro usque ad Sanctum Sebastianum, ad navigandum in Rupellam vel Burdegalam vel Baionum, si tum ea que primo applicuerit aliquid acceperit, suum erit, si de eadem aigada siglaverit vel mareia» (*Constituciones*, en PARDESSUS, IV, p. 283 ss.).

(114) Fuero de Bayona, en PORTELA, *La región del Obispado de Tuy*, pp. 176-177. V. *supra* parte I, cap. II.

(115) En Bayona entran frisas, paños de grana y otros tejidos (*Ibid.*). En 1311 un navío de Bayonne hace la ruta Brujas-Lisboa, con paños de Brujas, Ypres y Coimbra. Una de las escalas es Vivero, donde con la complicidad de los vecinos es apresado por gente de Castro, Santander y Laredo (RYMER, *Foedera* I³, 146 y *Roles Gascons*, ed. RENOUARD, pp. 161-162).

No tiene nada de extraño que, siglos después, en los tiempos de su decadencia, los bayoneses de Francia recordasen con orgullo —y una pizca de «gasconnade»— «qu'ilz auroient oy dire à leurs ancestres que au temps que le dite boucault et haure estoit au dict lieu, la dicte ville et cité de Bayonne tenoit en subgection toute la coste d'Espaigne jusques à la Couloigne et en Portugal à luy faire tribut (116)».

En cuanto al puerto de Bordeaux, la vieja Burdigala con la que Galicia mantenía contactos por mar desde la época sueva, no había perdido a fines del siglo XII y comienzos del XIII su poder de atracción. No se trataba solamente de sus afamados vinos; tenía un importante mercado de fletes que ofrecer a los transportistas castellanos, y había salinas litorales en sus cercanías. Desde el siglo XIII hay abundante documentación sobre la presencia de «mercatores de Hispania» vendiendo cueros y desempeñando funciones de transportistas. Entre 1242 y 1243 desfilan nombres entre los que hay seguramente gallegos, aunque imposibles de identificar, pidiendo salvoconductos y reclamando pagos pendientes: «Petrus Garsye», «Gunçalus Gunçali», «Ordo Lupus», «Martino Menendis», «Stephano Periz», «Martinus de Airinges», «Johannes Martin», «Alfunç Garsie»... (117), aparte de los inconfundiblemente vascos. Es indudable que, aunque fuese como una minoría, los gallegos iban a estos puertos, si no como comerciantes, como transportistas. En 1297 se reúne en Lisboa una gran flota de castellanos con destino a La Rochelle, Normandía y Flandes, en la que hay naves de La Coruña (118), y se van a señalar sobre todo por su participación en el acarreo de vino desde Bordeaux, en los primeros años del siglo XIV.

Bordeaux, desde siglos anteriores, era el colector de todo el vino de Aquitania, especialmente Garonne arriba, comercializado por mercaderes de Agen, Moissac, Marmande, Cahors, Villeneuve... y que tenía su principal salida en los mercados ingleses, pero se enviaba también hacia otros países ribereños del Canal. En el puerto, en la época inmediatamente posterior a la vendimia, que era el momento álgido de la exportación, y, ya después de Navidad, con la *rack vintage*, la venta de segunda vuelta que se activaba sobre todo en la primavera (119), se concentraban flotas de cientos de navíos, que solían hacer el viaje en convoy, cubiertos por salvoconductos expedidos por el rey de Inglaterra. Todo lo que flotaba y estaba libre para hacer trabajo de acarreo acudía a Bordeaux por esas fechas: ingleses, bretones, castellanos, hanseáticos... No podemos seguir a nuestros gallegos antes de 1303, que es cuando empiezan las cuentas del puerto; su presencia se hizo notar sobre todo en esos pocos años, seguramente por las enormes cosechas que se dieron en ellos (120) y que requirieron una movilización a fondo de efectivos navales.

Si bien tras la pérdida de Gascuña en el siglo XV los gallegos volverán a estas funciones como transportistas de los ingleses, parece que en esta primera etapa no lo eran; la importación de vino de Gascuña en Inglaterra estaba vedada a todos los navíos extranjeros, que lo llevaban sobre las otras rutas, dejando ésa para los ingleses. Las

(116) Declaración hecha en 1491 con motivo de un informe sobre la navegabilidad del Adour, cit, GUIARD, *Historia del Consulado...de Bilbao*, I, XXXIII.

(117) *Roles Gascons* (1242-54), ed. FRANCISQUE-MICHEL, n.os 357, 359, 842, 1339, 1727 y 1728.

(118) *Descobrimentos portugueses*, I-sup. p. 21 ss.

(119) BERNARD, *Navires...*, p. 500 n.191.

(120) *Ibid.*, pp. 21-22.

naves registradas aparecen con cargamentos tomados muy río arriba. Cocas y naos de pequeño tonelaje, pertenecientes a gente de La Coruña y Vivero, remontaban el Garonne hasta Moissac, donde recogían la carga de los mercaderes de Cahors, y bajaban por Agen, donde tomaban la de Villeneuve-sur-Lot. Agen era ya el primer punto de peaje, donde se cobraba un «barrage» en el puente a todas las naves extranjeras de más de 20 toneles (121). Otros puntos de carga, río abajo, eran Aiguillon, Le-Mas-d'Agenais, Marmande. En Bordeaux, aparte de los inevitables impuestos de tránsito que recaían sobre los buques, la *Grande Coutume* y el *Issac (Eyssacum)* afectaban solamente a los cargadores. Nuevos peajes en Blaye, Mortagne y Royan, donde se pasaba un último control antes de la salida a mar abierto (122).

El tránsito por el río, tanto aguas arriba como aguas abajo de Bordeaux, era sumamente peligroso: corrientes, bancos de arena siempre cambiantes, bajíos, barras... que, aparte de limitarlo a navíos de pequeño porte (123), hacían obligatorio el tomar un piloto. Así, en las cuentas de Bordeaux, cuyo extracto podemos ver en el cuadro adjunto, los *rectores* gascones ocupan el lugar de los patrones de las naves al mando de éstas, llevando a confusiones sobre su nacionalidad a algunos investigadores (124), tanto más cuanto que parte de estos pilotos tienen nombres gascones y otros —extranjeros avecindados o «lemanes» formando parte de la compañía de la nave— nombres castellanos.

Los gallegos son, decididamente, transportistas de *rack vintage*. Sus viajes coinciden en los meses de primavera y verano, especialmente en el mes de Mayo, cuando el precio del vino desciende. Es muy probable que se dirijan a Flandes, destino de la mayoría de los que no iban a Inglaterra en aquellos momentos (125). Entre los años 1303-1305, la proporción de navíos gallegos es muy elevada con respecto al resto de los castellanos: 7 en un total de 15. Siguen yendo unos pocos años más, hasta 1309, y después desaparecen bruscamente hasta 1454, un año después de la integración de Bordeaux a la Corona de Francia. El resto de los castellanos —con mayoría de San Sebastián, Motrico y Bermeo— se mantienen en la primera mitad del siglo XIV, nunca muy numerosos, con un brusco bajón entre 1320 y 1355, un espectacular apogeo en 1359-61 (años en que sigue sin aparecer ningún gallego) y desaparición en 1361 para reaparecer muy tímidamente, esta vez con los gallegos, en la segunda mitad del XV (126).

---

(121) HIGOUNET, Ch. *Un compte de ferme à la barre d'Agen au début du XIVe siècle*, «Annales du Midi», 62 (1950), p. 352 (datos de 1333).

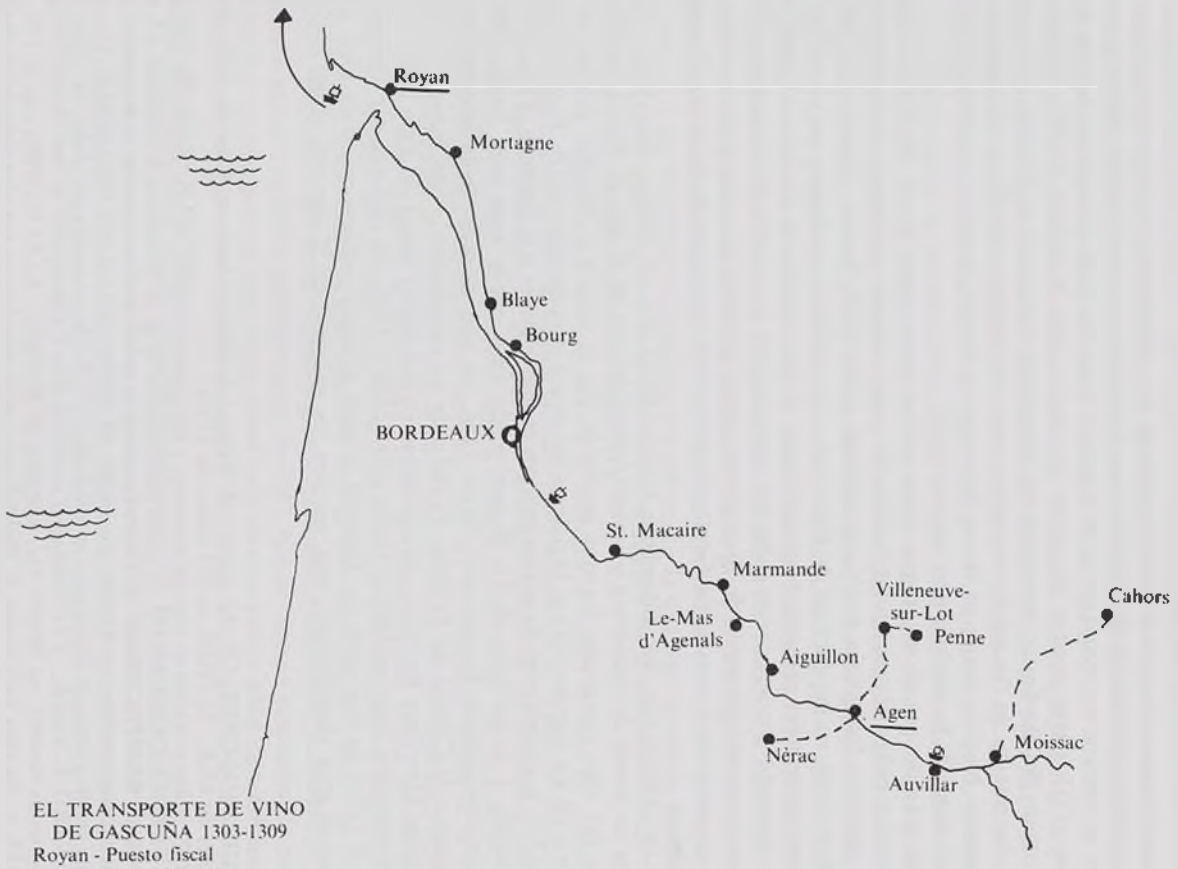
(122) Sobre el tráfico de vino de Bordeaux y sus aspectos fiscales, se han consultado especialmente FRANCISQUE-MICHEL, *Histoire du Commerce et de la Navigation à Bordeaux...*, I, pp. 57, 224 ss.; TRABUT-CUSSAC, J.-P; *Les coutumes ou droits de douane perçus à Bordeaux... par l'administration anglaise...*, «Annales du Midi», 62 (1950), pp. 134-150 HIGOUNET, Ch., *Un mémoire sur les péages de la Garonne au début du XIVe Siècle*, «Annales du Midi», 61 (1948-49), y BERNARD, J. *Navires...* y *Les transports maritimes dans l'Atlantique et les mer étroites, et leurs prolongements fluviaux, au Moyen Age*, «Annales de Bretagne», LXXXV (1978), esp. p. 175.

(123) «...les eaux trop basses, la 'faulte d'eaue', était peut-être encore plus redoutable, malgré le faible tirant d'eau des bateaux, que les hautes eaux menaient jusqu'à Rabastens, tandis que l'étiage les arrêtait en aval de Toulouse et de Montauban... Pendant l'été, Agen ou Moissac étaient le terme de la plupart des voyages» (BERNARD, *Navires...*, 146).

(124) Cf. BERNARD, *Les transports maritimes...*, p. 175 n.14.

(125) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade...*, pp. 129 ss.

(126) *Ibid.*, p. 130. PRO. *Acounts various. Constable of Bordeaux*. E101-158/2, 5, 10; 160/3, 7/8; 163/2.



EL TRANSPORTE DE VINO
DE GASCUÑA 1303-1309
Royan - Puesto fiscal
Agen - Puntos de carga
---- Ruta terrestre

NAVIOS GALLEGOS EN EL TRANSPORTE DEL VINO DE BORDEAUX - 1303-1305

Fecha	Tipo	Nombre	Puerto	Porte	Piloto	Puntos de carga	Carg./t.
18.7.1303	Coca	S. Salvador	Vivero	33 tons.	Wilhelmus Aimolhar	Moissac, Agen, Villeneuve, Auvillar	33
23.3.1304	Coca	S. Nicolás	Vivero	69 tons.	W. Pichere	Moissac, Agen, Bordeaux	69
15.5.1304	Nao	Sta. María	Coruña	84 tons.	Ferrandus Domingo	Cahors (carga en Moissac)	83
11.6.1304	Nao/c.	S. Nicolás	Vivero	68 tons.	W. Pichere	Cahors, Villeneuve, Montjoy (*sic*),Penne (c. en Agen), Bordeaux, Caumon (*sic*), Cal. (*sic*).	68
17.2.1305	Nao	Sta. María	Vivero	63 tons.	Sancius Martini	Marmande, Agen	63
6.5.1305	Nao?	S. Salvador	Vivero	43 tons.	Wilhelmus V.	?	43
6.5.1305	Nao?	Escarlata	Vivero	68 tons.	W. Aimolhar	Cadillac? Podensac?	68
6.5.1309	Nao?	Escarlata	Vivero	68 tons.	W. Pichere	Bordeaux	68

Hay, además, un navío por lo menos de Ribadeo entre 1306-1308 (CHILDS, 129, 130), pero por no haber podido consultar los registros de estos años no se relaciona aquí.

FUENTE: PRO - Account Book of Customs - Constable of Bordeaux - E101-158/10, 160/3, 163/2.

Se conservan los nombres de parte de los cargadores de estas naos y cocas que remontaban el Garonne a principios del siglo XIV: es posible que algunos de ellos fuesen mercaderes gallegos que habían comprado el vino en los distintos puntos de carga. Aunque a veces sus nombres son muy difíciles de distinguir de los de los gascones, es significativo que en una coca de Vivero vayan un «Johannes Rodigo», que ha cargado 7 toneles en Auvillar, un «Franciscus de Reynant» y un «N. de la Coba», que cargan en Moissac 2 y 6 toneles, respectivamente (127). Sabiendo que en estos navíos, aunque sean simples transportistas, no faltan nunca mercaderes o tripulantes que llevan a cabo algunos negocios personales, es muy verosímil que se trate de gallegos que se disponen a vender ese vino, como lo hará el resto de los cargadores, a su llegada al puerto de destino.

En los otros navíos recogidos —de La Coruña, Vivero y Ribadeo—, la gran mayoría de los cargadores son inequívocamente gascones. Hay algunos nombres dudosos, como el Johannes de Johanne que carga 6 toneles en Penne sobre la *San Nicolás* de Vivero que pasa por Bordeaux el 11/6/1304, un Johannes Andree (15 toneles en Cahors) y Johannes del Vinhal (16 tons. en «Cal.» (?) (128). No hay, en el pago de los impuestos, ningún régimen especial que distinga a unos de otros.

* * *

A lo largo del siglo XIV el comercio con la costa aquitana se mantuvo a un nivel de intercambios aparentemente muy flojo y basado sobre todo en la reventa y transporte, por parte de los gallegos, de productos de Portugal y Andalucía, llevándose probablemente como cargamento de retorno sal y efectos navales. En 1320, el mercader santiagués Domingo Pérez, con sus socios Alfonso Pérez, Fernando Martínez, Vicente Eanes, Pedro Domingues Carneiro y Fernando de Santa Marta cargan mercancía en Sevilla para llevar a vender a la Rochelle (129). Las crecientes malas relaciones entre los marinos castellanos y los gascones, especialmente los de Bayonne, no contribuyeron a animar el comercio. Se desempolvaban cartas de marca viejas de veinte y treinta años, que conducían a situaciones como la captura en Portsmouth, en 1313, de una nave de Vivero por el gascón Arnaud de Saint-Martin, en virtud de una que databa de 1282 (130). Los vizcaínos y guipuzcoanos, más aguerridos, les pagaban en la misma moneda, y los bayoneses la emprendían con los gallegos y asturianos que se aventuraban por el Golfo de Vizcaya (131).

---

(127) PRO. E101 158/10 (8/7/1303). Reinante y S. Juan da Coba son dos lugares de la costa muy próximos a Vivero.

(128) PRO. E101-158/10 (11/6/1304).

(129) El viaje terminó en un naufragio y posterior despojo en la costa de Cornwall; el valor total de la nave, aparejos y cargamento, según los mercaderes perjudicados, ascendía a 20 £ (*CPR 1318-23*, p. 481).

(130) PRO. C81/81/2906.

(131) Cortes de León, 1349: «A lo que disen de los que Vayona tomaron e robaron muchos omes e naos e baxeles con averes grandes de Gallisia e de Asturias, e tomaron muchos omes en tregua que avian con ellos, e que nos pedian por merced que fesiesemos aver enmienda dello a los querellosos. A esto respondemos que avemos enviado al Rey de Inglaterra a Juan Furtado...» (*Cortes*, ed. RAH 1836, II, p. 8).

Durante la administración inglesa, las relaciones con Aquitania se acogieron al régimen de treguas vigente entre Castilla e Inglaterra; sin embargo, en el caso de Galicia, su buen funcionamiento parecía restringirse a las relaciones directas con la Inglaterra insular, que había interés por ambas partes en mantener; en las costas del Golfo, y especialmente desde que se desplazaron a los mercados salineros de Bretaña, los gallegos tuvieron ya poco que les atrajese.

La conquista de La Rochelle en 1372, en la que tuvieron un papel capital los marinos castellanos, hizo pasar este puerto definitivamente al dominio francés. Los navegantes cantábricos lo convirtieron en un sólido punto de apoyo en su ruta de cabotaje hacia Flandes. A los gallegos no les interesaba tanto, ya que ellos hacían la travesía directa a Bretaña; nunca tuvieron en La Rochelle una actividad importante, salvo en circunstancias particulares: como el vino de Poitou seguía exportándose por allí a Inglaterra y los ingleses ya no acudían a buscarlo, a partir del advenimiento de la casa de Lancaster se ofrecerá a los castellanos la posibilidad de actuar como transportistas e intermediarios (132). Parece que incluso los gallegos, pese a la piratería, se salieron por un momento de sus rutas habituales para aprovechar la oportunidad: en 1414 una barca de La Coruña, con un cargamento de vino propiedad de mercaderes ingleses, opera sobre esta ruta (133), aunque hay que decir que parece tratarse de un caso poco frecuente.

Los gallegos van a permanecer alejados de los puertos aquitanos en la primera mitad del siglo XV. Bayonne, en decadencia ya desde fines del siglo anterior (134), no significa, como antes, un peligro. Sin embargo el tráfico de Castilla y Portugal se hace desde 1397-98 cubierto por salvoconductos del rey de Francia (135), navegando en convoyes de 10 a 20 buques sin opción para los solitarios (136), que tendrán que afrontar la travesía por su cuenta y riesgo. La Rochelle sigue siendo en esos años un puerto muy orientado a la exportación de vino, que van a buscar bretones y flamencos. Los vascos y santanderinos aparecen también con frecuencia, como flota auxiliar. Pero la mayor parte del transporte se hace en navíos locales y, sobre todo, bretones: todas estas flotas transportistas están en buena parte al servicio de los españoles de Brujas, muy interesados en la importación de vinos de Poitou en Flandes (137), los contactos con Galicia y los gallegos son muy escasos. En 1423, varias personas de allí van a hacer el viaje a «Saint Jacques en Galice et Saint Sauveur d'Esturie» (138), pero los buques que hay en el puerto en esas fechas son de Bilbao, Laredo y San Vicente de la Barquera. Los pagos de una donación de 80 francos anuales sobre las rentas de La Rochelle, que los reyes de Francia habían donado a la Iglesia de Santiago, seguramente con motivo de su reconquista, se acumulan sin que nadie los vaya a recoger. Solamente a 2 de

(132) SUAREZ FERNANDEZ, L. *Navegación y comercio...*, p. 84.

(133) ADLA. E202/3.

(134) BERNARD. *Navires...*, p. 491.

(135) Arch. Nationales, Paris, Trésor des Chartes, Reg. 152, en *Descobrimentos...*, I-sup., p.444, n.º 600.

(136) Cortes de Toledo de 1436 (*Cortes*, II, 264).

(137) Bibliotheque Municipale de La Rochelle, Mss. Protocolos de los notarios Boutin (N.º 199, año 1423), Noirault (N.º 200, años 1468-69) y Sorin (N.º 201, año 1489), *passim*.

(138) Testamentos de Laurens Raffe, burgués, Guillaumette de Pons, mujer de Hugot Fustier y Jehanne Carvelle, mujer de Jaquinet Prevosteau, burgueses de La Rochelle (*Ibid.*, Boutin, ff. 28-31 v.).

Agosto de 1474 enviará el arzobispo una delegación a percibir esas rentas atrasadas (139), tras haber recurrido a expedientes como arrendar su cobro, perdiendo dinero, a uno de los canónigos de la catedral (140). Es una situación que habla por sí sola de la falta casi absoluta de relaciones entre los puertos gallegos y la ciudad francesa.

Y es que como comerciantes, los gallegos tenían realmente muy poco que hacer en La Rochelle: no podían vender su vino ni su pescado, ya que ambos artículos abundaban allí. La gran cantidad de vino de Poitou y Saintonge que salía para Bretaña y Flandes estaba siendo transportada sobre todo por bretones y por vascos al servicio de mercaderes castellanos de la colonia de Brujas, como los Pardo y Diego de Salamanca (141).

* * *

En cuanto al puerto de Bordeaux, pese a su poca capacidad de armamento (142), tampoco se ve muy visitado por los castellanos en esos años. Los Registros de la Jurade señalan una aparición anecdótica de vascos en 1406, y una frecuentación regular de bretones, pero ningún gallego. Estos siguen brillando por su ausencia durante todo el siglo XV, excepto durante una temporada en los años 50, en que tendrán ocupación como transportistas. La pérdida de Guyena, en efecto, los introdujo allí de nuevo, aprovechando la oportunidad de ejercer como intermediarios, una vez más, entre el dominio perdido y su antigua metrópoli. Mercaderes aquitanos solicitarán del rey de Inglaterra salvoconductos para los navíos fletados, para ellos mismos y sus gentes. A 12/12/1454 se concede uno a la nao *Santiago*, de 200 toneles y 50 tripulantes, propiedad de un mercader de Santiago, para hacer el viaje durante un año, con cinco mercaderes bordeleses y diez de sus criados (143). En Septiembre de 1455, Lodowic David, de Bordeaux, pide otro por tres años para el *Santiago* de La Coruña, patrón Johan Castelo. David, un comerciante y armador, acaba de perder dos naves suyas apresadas por enemigos; por lo tanto recurre a este poderoso navío (400 toneles, 80 tripulantes) de pabellón neutral para asegurarse travesías sin problemas (144). En Noviembre de 1457 Johan Castelo es de nuevo —junto con un «Peroche Seyntyaguo» y dos gascons: «Henricus Ago» y «Pyllegrenus de Labore»— uno de los patrones que se van a alternar al mando de la *Santa María*, nave de pabellón castellano y puerto desconocido, que va a

(139) ACS. *Actas Capitulares*, Libro 1, f. 141.

(140) Hasta 16/3/1467, el francés Jacques Auginot tenía un poder del Cabildo para efectuar esta recaudación. En esta fecha se le retira, declarándose públicamente que no es por sospechas contra él, sino por razones de orden práctico, y se avisa a los oficiales y recaudadores del rey de Francia en La Rochelle para que no le abonen en lo sucesivo esa cantidad y se la entreguen en cambio a quien vaya con un poder del Cabildo (ACS, *Actas Capitulares*, I, f. 16). La renta se da en tenencia al canónigo Fernán Suárez, por 10 años, en 50 francos/oro; se le da un poder para que los recaude, poder que puede subrogar (*Ibid.*, 16 v.). Fernán Suárez va a Francia a cobrar y trae 500 coronas, cambiadas en enriques, doblas y florines (*Ibid.*, 30). A finales del siglo llevaba este cobro Juan de Mourelos, mercader coruñés (TETTAMANCY, *Apuntes...*, 40-41), lo que hace pensar en una reanudación de los contactos mercantiles.

(141) Cf., p. ej., BM La Rochelle, Noirault, f. 60 v.

(142) BERNARD, *Navires...*, 18 ss.

(143) *CCR 1454-61*, p. 55; PRO. C76/137 m. 23.

(144) PRO. C76/138 m. 32.

traficar entre Bordeaux, algún puerto del sur de Inglaterra y Carmarthen, al sur de Gales (145). En ella van dos mercaderes castellanos cuya vecindad tampoco se conoce, a vender vinos de Aquitania.

Jacques Bernard, que ha estudiado exhaustivamente el tráfico bordelés desde 1445, señala la escasa actividad en el puerto de los castellanos, sólo representados por algunos vascos y cantábricos y por una pequeña colonia establecida allí después de la marcha de los ingleses (146) y que seguramente tiene que ver con la actividad de estos transportistas. Sin embargo los gallegos reaparecen al filo del siglo XVI, y esta vez como comerciantes. Hacia 1500, un mercader santiagués, Pero Alonso Ibáñez, reside en la ciudad o se desplaza con frecuencia a ella; tiene allí un criado y factor, Diego o Jácome Montouto, con cuya colaboración interviene en un importante tráfico con Inglaterra, donde tiene a su hermano Juan. Muy relacionado con la colonia castellana local y con mercaderes del círculo de Burgos establecidos en otras plazas: Astudillo, Arbieto (en Bilbao), Diego de Castro (en Londres), su principal línea comercial es la exportación a Inglaterra del pastel de Toulouse; entre 1500 y 1501 realiza, valiéndose de navíos ingleses, 15 expediciones de este tipo (147). Comercio totalmente de intermediario, y en el que Pero Alonso Ibáñez es un extremo del eje Bordeaux-Londres que ha formado con su hermano. No parece tener muchos contactos con Galicia —pese a conservar la vecindad de Santiago, está personalmente en Bordeaux la mayor parte del tiempo— y no emplea para sus envíos navíos gallegos que, a decir verdad, no abundan en el puerto. Su presencia, en más de 60 años de material recogido por Bernard, sigue siendo completamente esporádica, pero interesante de todas formas para saber qué clase de intercambios había entre Galicia y el puerto aquitano.

A partir de 1506 se registra una serie de envíos de grano con destino a los puertos del Norte, Asturias y Galicia. Se trata, en la mayoría de los casos, de aventuras comerciales emprendidas por mercaderes bordeleses y gascones, en transportistas extranjeros, aunque empleen ocasionalmente algún buque gallego (148). Otros envíos fueron, en 18/9/1516, un gran cargamento de cáñamo, redes y jarcia, toda la capacidad de la *Marie-Bonaventure* de Bordeaux, cargado por Raymond Andrault y Pierre Jullien (factor de J. Cuilhe), de esta plaza, con destino a La Coruña, Noya y Muros. Desconocemos la naturaleza del cargamento de retorno, que debía tomarse preferentemente en La Coruña, completándolo eventualmente en los otros dos puertos (149). Probablemente era pescado. En efecto, desde principios del XVI la sardina huye de las costas gasconas, que por primera vez tienen que importarla de Portugal y Galicia (150). Surge un comercio de tipo especulativo, que va más allá de una simple cuestión de suministro. En 1501 salen de La Coruña 550 «milleiros» en un navío de Pasajes, consignados a un corredor de Bordeaux que opera por cuenta de Roger Landal de Londres (151). Los mercaderes

(145) *The Great Red Book of Bristol*, v. 8, pp. 76, 78.

(146) *Op. cit.*, 501.

(147) AD Gironde, Fondos notariales, recogidos por BERNARD, *op. cit.*, apéndices t.III, pp. 80-81, 84-85, 86-87, 88-89, 90-91, 100-101, 102-103, 104-105, 122-123 y 124-125 (V. cuadro adjunto).

(148) AD Gironde, en *Op. cit.*, pp. 246-47, 277-78, 280-81, 300-01, 302-03, 306-07 y 484-85 (V. cuadro adjunto).

(149) *Ibid.*, 376-77.

(150) *Ibid.*, t. I, 216.

(151) Poder de 25/2/1501. ADG. Not. 2205, *Ibid.* III, 100-101.

del *Nicolas* de Capbreton tienen previsto, con el producto de la venta del trigo, comprar sardina, pagando de fletes 20 *ardits* por «milleiro» transportado si se va a dejar en algún punto de la costa vasca española, y 22 si se lleva hasta Bordeaux (152). Un envío poco corriente es el de 20 toneles y una barrica de vino, enviado a Betanzos por el bordelés Guilhem Fretpuch en 1510 (153).

LOS NEGOCIOS DE P. ALONSO IBAÑEZ DESDE BORDEAUX

Fecha	Buque	Cargamento	Destino y consignatario
4/11/1499	*Katherine Holland*, de Dartmouth	50 balas pastel	Londres, a J. Ibáñez
3/1/1500	*Andrew*, Asshe	152 balas pastel (con otros)	Londres, a J. Ibáñez
20/1/1500	*Anthony Haroel*, Saltcombe	30-40 tons. vino	Londres
18/2/1500	?	116 balas pastel, 9 t. vino	Londres, a J. Ibáñez
19/5/1500	Inglés, 70 tons.	Pastel (P. A. Ibáñez realiza los trámites de fletamento; tiene seguramente parte en el viaje)	Londres, a Fernando Daza
7/9/1500	*George*, Londres	214 balas pastel (flet. y carg. Diego Montouto)	Londres, a Diego Montouto
8/9/1500	*Katherine Berkeley*, Taunton	31 cargas (id., id.)	Londres. D. Montouto, como apoderado de Ibáñez, vende el pastel al patrón y merc. Th. Boysser.
11/2/1501	*Katherine Holland*, Dartmouth	240 balas pastel (con otros)	Londres, a J. Ibáñez
9/3/1501	*George Grinoe*, Londres	96 balas pastel	Londres, a J. Ibáñez
11/3/1501	*Marie*, Brixham	506 b. pastel (96 suyas)	Londres, a J. Ibáñez
17/3/1501	*Anne*, Fowey	308 balas pastel (con otros)	Londres
17/5/1501	*Christopher*, Londres	66 balas pastel (carg. Diego Montouto)	Londres, a J. Ibáñez
7/5/1502	?	40 balas pastel	Londres, a J. Ibáñez
10/5/1502	?	100 balas pastel (a través de P. del Poyo, merc. español de Bordeaux)	Londres
3/5/1502	*George*, Londres	64 balas pastel (P. del Poyo)	Londres, a J. Ibáñez

FUENTE: AD Gironde, *Fondos notariales*, recogidos por BERNARD, *Navires et gens de mer*.... Apéndices t. III, pp. 80-81, 84-85, 86-87, 88-89, 90-91, 100-101, 102-103, 104-105, 122-123, 124-125.

(152) BERNARD, *Op. cit.*, III, 280-281.
(153) *Ibid.*, 100-101.

EXPEDICIONES EN GRANO DESDE BORDEAUX

Fecha	Buque	Cargador	Cargamento	Destino
15/2/1507	*Catherine*, Penmarc'h	J. Ibáñez, merc. de Galicia, y otros	160 tons. trigo	Portugal, Andalucía
22/6/1510	*Santiago*, Avilés	Guilhem Fretpuch, de Bordeaux	30 boisseaux trigo, 20 tons. 1 barrica de vino	Betanzos
26/9/1510	*Nicolas*, Capbreton	Varios de Capbreton y Bayonne	77 tons. trigo, 2½ tons. centeno	Asturias, Galicia, Portugal
30/4/1511	*S. Cristóbal* Coruña	Helies Crestien y J. de la Basquerie, Bordeaux	33 tons. trigo y 2 pipas miel, sebo	Lisboa
17/5/1511	*Catherine*, Penmarc'h	Diego de Salamanca, merc. de Coruña	79 tons. trigo, centeno y cebada	La Coruña
12/9/1511	*Magdalene*, Olonne	Nicolas Decreilh, de Bordeaux	27 tons. trigo	Ribadeo, Vivero u otro puerto según venta.
31/3/1520	*Katherine*, Bordeaux	A. de Lamolie y M. de Lalande, de Bayonne. El patrón, P. de Somyan, de Bx., 3/4	50 tons. trigo	La Coruña o algún puerto de los alrededores.

FUENTE: AD Gironde, *Fondos notariales*, en BERNARD, *Navires...*, III, pp. 246-247, 277-278, 280-281, 300-301, 302-303, 306-307, 484-485.

Esta reanudación de los contactos con Galicia no es un fenómeno privativo de Bordeaux; de hecho, ya desde el último cuarto del siglo XV se observa una mayor actividad comercial con Bayonne y La Rochelle. Ya vimos cómo la renta que el Cabildo de Santiago cobraba en esta plaza está de nuevo en manos de un mercader coruñés. Las rutas de la sal de Saintonge se restablecen, servidas por transportistas franceses e incluso por los propios gallegos, sin duda, en el caso de estos últimos, porque ven en esos puertos un mercado interesante (154). Puede que no sea ajena al tráfico de sal la presencia, insólita hasta entonces, de navíos de Bayonne en los puertos gallegos (155), o la de transportistas gallegos en la costa vasca (156). Los frecuentes estados de guerra

(154) En 1479, la carabela *Jehanne* de St.-Jean-de-Luz, armada por varios mercaderes de este puesto, va con sal a La Coruña en los meses de Junio-Julio (AGS-RGS-VIII-1479, 47). En 1485 navíos gallegos y franceses van por sal a la costa de Saintonge. Vasco de Veiga, de Muros, lleva un cargamento de armas por valor de 50.000 mrs., y piensa volver con el equivalente de esta suma en sal (AGS-RGS-XII-1487, 192).

(155) En 1481 la *Sancte Catherine de Baione*, del mercader Raymond Arnaud de la Garde, es arrestada, con su patrón Pierre Arnault de Cambo, por el corregidor de La Coruña (AM Bayonne, *Délibérations du Corps de Ville*, publ. REGISTRES GASCONS, I, pp. 110-111; en 1514 otro patrón de este puerto, Pes de la Lande, prepara un viaje a Galicia (*Ibid.*, pp. 551-552).

(156) En Septiembre de 1506 el mercader de Bayonne Hanquin de Merinhac carga con destino a Lequeitio en un navío coruñés, el *Santa Maria de Castro*, que es arrestado cerca de Fuenterrabía por gente de San Sebastián y Fuenterrabía (ADN, *Lettres Missives*, v.5, n.º 24.405).

con Francia precisamente a partir de esos años no parecen haber creado más que interrupciones pasajeras (157), cuyo peor aspecto es la actividad de los corsarios franceses en nuestras costas. El famoso Cazenove Coulon («Colón» o «Cólera» para los españoles) complicó el conflicto con Portugal en los años 70 (158); en 1491, los corsarios merodeaban nuevamente por la costa, actuando sobre todo entre el litoral portugués y Bayona, donde tenían una auténtica base de operaciones (159). Pero la actitud de los franceses es, en general, de un interés activo en no perder los mercados españoles (160), y se observa notablemente, en lo tocante a Galicia, por el auténtico viraje que se produce en sus relaciones con La Rochelle.

Se pueden localizar, en las primeras décadas del XVI, a algunos patrones gallegos haciendo de transportistas sobre la vieja ruta de los vinos en dirección a Flandes (161); pero son sobre todo los franceses los que a partir de ahora van a acudir a los puertos del Norte de Galicia. Seguramente hay tras ellos mercaderes distribuidores de la industria de París, sacada por Rouen y la Rochelle, que intenta hacerse un lugar en unos mercados casi copados por los artículos que se venían trayendo de Flandes (162). En documentos ya muy tardíos, de 1542 y 1547, podemos conocer la clase de mercancía que llevan a La Coruña, Betanzos, Muros, esos navíos modestos, «bazares ambulantes», en frase de Trocmé y Delafosse; «olonnes», lienzos, paños, grano, efectos navales; mercería y quincallería, artículos de vestir, sal, estaño, papel, naipes, galletas de mar y mostaza (163). Unos cargamentos que no difieren apenas de las relaciones de artículos que puertos como Muros, Noya y Pontevedra llevaban importando desde hacía dos siglos. Este paso a un comercio de signo activo aunque pequeño de la costa francesa se da ahora y se adentra en el siglo XVI, pudiendo considerarse como otro de los límites cronológicos en que se abandona esta investigación.

---

(157) El arresto de la *Sancte Catherine* (v. nota 155) se hace pretextando un estado de guerra, «bien que sauez que le contraire est vérité et qu'il y a bonne paix, vnion et fraternité entre eus [Castilla y Francia]». En Mayo de 1482 la detención continúa y el lugarteniente del rey en Guyena reclama al concejo de La Coruña las 60 doblas de la banda que le quitaron al patrón antes del arresto, con amenaza de recurrir directamente a los Reyes.

(158) «Pareció un corsario francés llamado Cólera con nueve navíos grandes, y estuvo once días a la vista [de Fuenterrabía] y... hubo un recio encuentro... y se fue a las marinas de Galicia [desembarco frustrado en Ribadeo]. Por cuyo respeto se hizo una armada en los puertos de Guipúzcoa y Vizcaya, la cual corrió hasta Portugal, y tomaron a Vivero, Pontevedra y Bayona, que estaban por el rey de Portugal» (MARTINEZ DE ISASI, cit. FERNANDEZ DURO, *La Marina...*, 201 n. 1).

(159) V. *supra* Parte I, cap. II, páginas dedicadas a Bayona.

(160) En 1502, Luis XII ordena al gobernador de Guyena interrumpir el comercio con España, pues los franceses corren peligro «d'estre prinses et destroussées»; si hay barcos franceses en alta mar, se retendrá como rehenes a los españoles que estén en los puertos, pero sin causarles daños ni incautarles mercancías (AM Bayonne, *Délib. C. Ville*, en REGISTRES GASCONS I, 360).

(161) En 1518, Rodrigo Gonçales, patrón de la *Santa María del Camino* de Muros, fletado por mercaderes de París (GILLIODTS, *Etaple* II, 494).

(162) En 1533 el navío de Gilles Imbert, de La Rochelle, coge mercancía en Rouen para Muros y Caminha (MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen âge*, París, 1952, p. 206).

(163) TROCME-DELAFOSSE, *Le commerce rochelais...*, pp. 85-86.

b/ *El ducado de Bretaña*

En las relaciones entre Bretaña y la costa Norte de Castilla se produjo la misma dicotomía que en Flandes e Inglaterra: por una parte, un comercio vasco-burgalés centrado en Nantes, con una importante etapa de intercambios intermedios en La Rochelle: comercio de clásico patrón norteño, que gira en torno a la exportación de hierro y lana, redistribución de frutas y vinos de Andalucía e importaciones de efectos navales. Paralelo a éste discurre el comercio propiamente gallego, de ruta más directa y que generalmente ignora la costa del golfo de Vizcaya: un pequeño comercio muy irregular, muy aventurero, aunque activo según todas las apariencias, basado en el intercambio de vino gallego por sal y lonas de Bretaña, y posiblemente, aunque este aspecto no lo conocemos nada bien, con una interesante corriente secundaria de redistribución de mercancías de dos áreas económicas que unos y otros tenían respectivamente a sus espaldas: el Mediterráneo y la zona franco-flamenca. Predominan los navíos de pequeño tonelaje —*baixeles* gallegos, pinazas y *crayers* bretonas— adaptados a las rías y a los profundos tramos fluviales de las costas de ambos países; sus puertos de amarre, tanto en la costa gallega como en la bretona, se encuentran muy dispersos y ninguno —salvo quizás La Coruña y St.-Malo, respectivamente— parece ostentar una prioridad clara.

Pese a las semilegendarias relaciones marítimas entre Galicia y la península armoricana entre la Edad del Bronce y la Antigüedad tardía (164), y a la temprana presencia en Nantes, desde finales del siglo XIII, de castellanos, en su mayoría vascos (165), no hay noticias de unas relaciones regulares entre gallegos y bretones hasta muy entrado el siglo XIV. La flota comercial bretona, tan nutrida durante la baja Edad Media, tuvo, como la gallega, un desarrollo tardío (166). Sin embargo, unas primeras tomas de contacto se hicieron ya desde el siglo XIII, y los puntos de encuentro fueron dos: el puerto de Bordeaux, donde, en los primeros años del XIV los primeros transportistas gallegos y bretones van a coincidir en el acarreo del vino (167) y la propia Galicia, receptora de naves de peregrinos desde el siglo anterior.

Como sucedía en otras regiones marítimas del espacio atlántico, el santuario del Apóstol atraía también a los peregrinos de Bretaña. La peregrinación de bretones a Santiago está documentada desde muy antiguo. René Couffon, que ha estudiado este fenómeno, documenta en el siglo XI la existencia de hospitales para peregrinos jacobeos en Nantes (1037), La Roche-Bernard (1099) y probablemente Rennes (168). Sin embargo parece que, al menos en esa primera etapa, se empleaba preferentemente la ruta de

(164) V. Roland GALLOIS, *Relations entre el Portugal et l'Armorique préhistoriques*, en «La Bretagne...», II, pp. 1-22.

(165) MATHOREZ, J., *Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne*, «Bulletin Hispanique», XV (1913), p. 119 ss.

(166) TOUCHARD, H., *Le commerce maritime breton*, pp. 46-49.

(167) Cf. en el PRO las cuentas del gobernador de Bordeaux E101-161/3, 162/1, 163/2, y CASSARD, *Les marins bretons à Bordeaux au début du XIVe siècle*, en «Annales de Bretagne» LXXXVI (1979), pp. 380-397.

(168) COUFFON, R., *Notes sur le culte de Saint Jacques et de Saint Eutrope en Bretagne. Contribution à l'étude des chemins de Compostelle au Moyen-Age*, «Mémoires S.H.A.B», XLVIII (1968), p. 35.

tierra, o una ruta mixta, por mar hasta La Rochelle, visitando el santuario de S. Eutropio en Saintes y tomando a continuación el Camino Francés (169).

La vía marítima, directa a Galicia, está documentada por este autor desde el siglo XIII. Los puertos de embarque que ha localizado con seguridad eran Nantes, donde se concentraban el comercio y los viajeros de la alta Bretaña, e incluso de la costa Norte (especialmente Morlaix, Lannion y Tréguier) y que también era una etapa en la ruta de tierra; Bourgneuf y Le Croisic, puertos de las que después habían de ser importantes regiones salineras, donde había hospitales y otros edificios e instituciones relacionados con la peregrinación; y Redon, remontando el Vilaine (170). Para la baja Bretaña, los puntos de embarque más probables, documentados solamente de forma indirecta a través del estudio de los caminos y restos arqueológicos, eran St.-Malo, desde el s. XIV; Dinan, algo anterior; Vannes, Le Conquet, St.-Mathieu y Doëlan (171).

Todos los autores franceses que han estudiado las relaciones castellano-bretonas coinciden en afirmar que la peregrinación fue un poderoso vehículo de contactos. Así lo hacen Mathorez y Couffon, subrayando la corriente comercial que fluía al amparo de estos viajes, y afirmando que los bretones estuvieron entre los primeros en ir a Galicia, tanto en peregrinación como en sus navegaciones de cabotaje (172), aunque por el tipo de fuentes que manejan sea imposible dar detalles concretos de su actividad. Paul Jeulin hace depender estrechamente las relaciones vizcaíno-bretonas, los tratados de comercio del siglo XIV e incluso el tráfico Bilbao-Nantes del siglo XVI de estas peregrinaciones bretonas a Compostela (173). Aunque la mayoría de estos autores adolecen de una básica indiferenciación entre los ámbitos económicos y geopolíticos gallego y vasco-castellano —tan distintos en la Edad Media— que engloban bajo el concepto de «España» o «Norte de España», sus afirmaciones, si de algo pecan, es de prudentes. ¿Qué iba, si no, a aproximar a Bretaña y Galicia antes de que los bretones estuvieran en condiciones de ofrecer a los pescadores gallegos la abundancia de sus salinas? (174) ¿Iban a emprender la travesía del Golfo —y ya Touchard ha señalado el corto radio de sus navegaciones todavía en pleno siglo XIV (175)— sólo a buscar un vino y unos cueros que podían conseguir mucho más cerca y un pescado que no necesitaban en absoluto? En las naves de peregrinos, como sucedió con Inglaterra y Flandes, se transportaron forzosamente unas mercancías —por lo menos, la pacotilla de las tripulaciones— que pusieron en marcha unos intercambios comerciales de más envergadura. Touchard, aun reconociendo la importancia de esos primeros contactos religiosos, va más lejos: llega un momento en que los gallegos no van a desempeñar un papel pasivo, y su comercio con Nantes —un comercio de importación a Galicia de paños,

(169) *Ibid.*, p. 32.

(170) *Ibid.*, pp. 42-43 y 57-58.

(171) *Ibid.*, p. 52-63.

(172) *Ibid.*, p. 34 y MATHOREZ, *Notes sur les rapports....* t. XIV, p. 212.

(173) JEULIN, P., *Aperçus sur la contractation de Nantes (1530 environ 1733)* «Annales de Bretagne» XL (1932), p. 286.

(174) Hasta el siglo XIV, Bretaña no realiza prácticamente intercambios a escala internacional (TOUCHARD, H., *Les brefs de Bretagne*, «Revue d'Histoire économique et sociale», XXXIV (1956), p. 117).

(175) «A la fin du XIVe siècle, les voyages bretons se font dans un secteur maritime encore assez étriqué, de la Flandre à l'Espagne du Nord... Vers le sud, les Bretons ne dépassent pas sans doute le cap Finisterre ou les côtes de Galice» (*Le commerce....* p. 89).

lonas y cereales y de redistribución entre Andalucía y Flandes— va a ser el resultado de una elección guiada por criterios plenamente económicos (176).

La peregrinación bretona a Santiago tomó carácter estatal cuando el duque Jean V, a raíz de haber caído prisionero en Champtoceaux y haber hecho un voto por su liberación, acudió al santuario jacobeo. Luego envió todos los años un representante (177) hasta que, en 1429, obtuvo del Papa la conmutación del voto personal por el envío anual, por Pascua, de una ofrenda, usualmente un cáliz, práctica que se mantuvo durante todo el siglo XV (178), y que indudablemente creó una cierta implicación oficial del soberano bretón en el movimiento de sus súbditos. No se conservan licencias de embarque como las de la cancillería inglesa y por lo tanto no tenemos datos sobre el peregrino medio o la magnitud del movimiento. Están documentados casos individuales de canónigos y caballeros que, como en el caso inglés, suelen preferir la vía terrestre e irse alojando en castillos y abadías (179); en los barcos debían de predominar los grupos populares, generalmente feligreses de una parroquia con su rector al frente, como se deduce de los que iban en la *Notre Dame* de Tréguier, patroneada por Jean Moysen, que fue a Galicia fuera de la temporada de verano, a fines de Octubre de 1416, siendo capturada por gente de Plymouth en el viaje de vuelta (180). Pero la *Notre Dame* no era un caso aislado, y William Wey registra la presencia de numerosos navíos bretones en el puerto de La Coruña a mediados del siglo XV (181).

Su afluencia a Galicia debía de alcanzar las cotas máximas en los meses de verano, temporada a la vez de peregrinaciones por mar y de abastecimiento de sal. Sin embargo, por carecer de unas listas regulares de buques similares a las inglesas, no podemos afirmar si estas dos corrientes de tráfico coincidían totalmente, o si había otras rutas comerciales dirigidas a los puertos secundarios gallegos que se mantenían bastante al margen de los viajes de los peregrinos. Por lo que podemos ver a lo largo de este apartado, parece que esta segunda hipótesis es bastante admisible, teniendo en cuenta, además, que en Galicia el tráfico de sal no estaba centralizado y tenía forzosamente que dispersarse por los respectivos puertos con alfolí.

* * *

No se puede abordar el estudio de los intercambios mercantiles sin una recapitulación sobre la formación de la colonia castellana de Nantes y los tratados comerciales

(176) *Op. cit.*, p. 43. Touchard ha podido consultar, sobre el tráfico de los gallegos en Nantes, documentos del ADLA a los que, como explico más adelante, no he podido tener acceso. Por lo tanto, me ciño estrechamente a sus afirmaciones.

(177) En 1406 da 15 escudos a Jean de l'Angle para ir a Santiago (BLANCHARD *Lettres et mandements de Jean V*, Nantes, 1889-95, I, n.º 296).

(178) COUFFON, *Notes...*, 36-37; F.-MICHEL, *Histoire du commerce...*, 506-507. En los registros contables del ducado aparecen regularmente entradas como ésta: «à Guillaume Le Regnec, autrefois varlet d'echanczonnerie du duc, pour porter à St.-Jacques en Galice l'offrande du duc pour la feste de Pasques l'an XXXIV, XXX escus, et pour ses despens, messes et chevelices, XX £» (BLANCHARD, *Op. cit.*, IV, n.º 2.141).

(179) COUFFON, *Op. cit.*, pp. 35-36.

(180) British Library, Mss. Cotton Vespasian F. III f. 26, publ. BLANCHARD, *Lettres et mandements...*, II, n.º 1.269.

(181) *The Itinerary of William Wey...*, p. 154.

entre Bretaña y Castilla. Desde el siglo XIII, Nantes se había convertido en un punto de intercambios en la ruta de cabotaje Castilla-Flandes (182). Era una base con función similar a la de La Rochelle: un punto de apoyo en un sector del litoral frecuentemente hostilizado por los ingleses, tanto insulares como aquitanos. De puerto de refugio se convirtió a su vez en mercado. Las naves castellanas llevaban allí la lana, el hierro y los productos del Sur. Inversamente, como vimos, era puerto de embarque para los peregrinos a Santiago que, antes de que la flota bretona alcanzase su pleno desarrollo, viajarían seguramente aprovechando los navíos vascos y de las Cuatro Villas. Recordemos que el siglo XIII y la primera mitad del XIV fueron, para la flota mercante gallega, unos años de identificación, en rutas y tareas, con el resto de las flotas norteñas; por lo tanto, no tiene nada de particular que, en la pequeña proporción en que participaron en ellas, apareciesen también, como unos más, por los puertos bretones. Sin embargo, eran los vascos quienes imprimían carácter al tráfico y representaban a la totalidad de la costa cantábrica. La regularidad de su asistencia hizo que el duque Jean de Montfort (1341-45) acordase un tratado con las villas de Bermeo, Bilbao, Plencia y Lequeitio, organizando, con su propia flota, convoyes de primavera y otoño a Flandes, Inglaterra y Castilla (183). No hay información de españoles establecidos en Nantes en la primera mitad del siglo XIV. Pero a partir de Jean IV (1364-99) ya hay noticias de una fuerte colonia castellana que se va formando allí. Los estudios de Mathorez y posteriormente de Azaola (184) nos permiten conocer su carácter: un predominio absoluto de gente vinculada al eje Burgos-Bilbao, una creciente integración en la burguesía local y, lo que es más importante para nuestro estudio, un papel capital en el nacimiento de la única institución extraterritorial existente en el ducado, de la que se van a beneficiar también los gallegos: un Consulado de Castellanos desde 1430, junto con un juez conservador de la alianza castellano-bretona, instaurados en el primer tratado de comercio firmado de potencia a potencia, entre el duque de Bretaña y el rey de Castilla, a 20 de Abril de 1430.

El tratado se acordaba inicialmente por nueve años; sus puntos principales eran la equiparación recíproca de «libertades», la supresión de marcas y represalias, el establecimiento de un juez común para castellanos y bretones en La Rochelle, punto de frecuentes encuentros y litigios; respecto a las exenciones fiscales, el duque declaró no poder permitirse el lujo de hacer demasiadas: los castellanos pagarían todos los impuestos vigentes, quedando exentos solamente del *devoir de quarentiesme* que se percibía en Nantes y de todos los impuestos nuevos que aparecieran con posterioridad a la firma del tratado. Tampoco quedaban libres del derecho de quiebra, el *droict de bris*, aunque éste se mitigaba bastante en el caso de los navíos castellanos que estuvieran comerciando específicamente con Bretaña. Finalmente, se nombraban jueces conservadores para velar por el cumplimiento del tratado y se establecía en Nantes un «consul, procureur et boursier» de los castellanos (185).

(182) MATHOREZ, *Notes sur les rapports de Nantes...*, XV, p. 119 ss.

(183) MARTHOREZ, *Op. cit.*, XIV, p. 119 ss.; *Cortes*, II, 264.

(184) MATHOREZ, *Op. cit.*, y AZAOLA, J. J. de, *Notes sur les relations Luso-Nantaises au XVIe siècle*, «La Bretagne, le Portugal, le Brésil», II, pp. 23-33.

(185) MATHOREZ, *Op. cit.*, XV, pp. 76-77. BLANCHARD, *Lettres et Mandements...* III, pp. 275-76 y IV, pp. 118-128.

Este tratado de comercio —paralelo a otro de paz— fue uno de los más sólidos a que Castilla se acogió durante todo el siglo XV. Si bien se había firmado solamente por nueve años, se fue prorrogando y ratificando continuamente: en 1435, 1452, 1456, 1471, 1483 (186), hasta que el juego de alianzas se desequilibró con el matrimonio francés de Ana de Bretaña, en 1491. El ducado cayó dentro de la órbita de Francia, lo que afectó negativamente al comercio hispano-bretón. Durante la guerra, los castellanos se alejaron de Nantes y derivaron, arrastrando con ellos a todo el comercio extranjero que suscitaban, hacia La Rochelle. Las exigencias fiscales se endurecieron por ambas partes, en torno a aquella cláusula del tratado por la cual los castellanos quedaban exentos de impuestos posteriores; un nuevo impuesto de un dinero por libra les había estado siendo cobrado en los últimos años, y los castellanos aprovecharon su retirada y la consiguiente presión de los arrendadores del impuesto perjudicados por la medida para negociar su vuelta en mejores condiciones. El 29/12/1493 Carlos VIII los restableció en sus anteriores privilegios y Luis XII les hará extensivos al territorio bretón los que disfrutaban en el reino de Francia (187).

En los puertos, el sistema de *brefs* —especie de seguro obligatorio equivalente al *guiatge* mediterráneo— garantizaba a los navíos extranjeros cierta protección y la cobertura de algunas averías. Según el porte de los navíos y los servicios que facilitaban, había varias categorías. El *bref de sauveté* protegía contra el ejercicio del derecho de quiebra por la jurisdicción ducal. El *bref de conduite* daba derecho a los servicios de un piloto y a la navegación en convoy. El *bref de victuaille* autorizaba al aprovisionamiento de comida y «beberaxe» en los puertos bretones sin pagar derechos aduaneros (188). Los registros contables de los perceptores de estos *brefs* en los diversos puertos bretones son una fuente de mayor interés en este apartado tan falto de documentación (189).

Este era, pues, el marco político en que se movían los castellanos —y entre ellos nuestros gallegos— en los puertos bretones: pocos privilegios, pero también pocas cargas; unas condiciones, en general, muy similares a las del tratado flamenco-castellano de 1428; una sólida alianza en los altos niveles, pero perturbada continuamente, en la vida cotidiana, por la violencia y la piratería (190) y resuelta, pese al tratado, a base de represalias, prueba de la ineficacia de los tribunales conservadores. En nuestro caso concreto, no parece que los marinos gallegos y los bretones pusiesen en peligro el buen entendimiento de las naciones. Es cierto que, a veces, la vocación corsaria de los bretones y su enemistad acérrima hacia los ingleses les hacía atacar a navíos gallegos al

(186) ADLA, E124/11, 12, 13, 14.

(187) MATHOREZ, *Op. cit.*, XV, 76-77.

(188) TOUCHARD, *Les brefs de Bretagne*, pp. 116-140; LAURIOT-PREVOST, Catherine, *La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans et jusqu'à la fin du XVe siècle*. Mémoire D.E.S. (inéd.), Paris, 1966, ff. 8-9.

(189) Hay en el ADLA dos legajos de ellos que Touchard ha podido consultar, y que cita en *Le commerce maritime breton*, p. XVI: desgraciadamente, cuando yo fui estaban en curso de catalogación y totalmente inaccesibles a los investigadores, por lo que he perdido la oportunidad de consultar lo que tal vez sea la fuente más enjundiosa para el estudio de la presencia gallega en los distintos puertos bretones. Por lo tanto, me he limitado a recoger los datos transmitidos por Touchard.

(190) Desde el S. XIV, la zona de la desembocadura del Loire es un apostadero de corsarios bretones, vizcaínos e ingleses. Los actos piráticos de los castellanos llevan a continuas represalias bretonas (MATHOREZ, *Op. cit.* XV, 188-206; ADLA, series B-5, B-51 y E-203, *passim*.

servicio de éstos, como cuando en 1414 gente de Tréguier y Quimperlé apresan en el Canal la barca coruñesa *Santiago*, que iba con vinos de La Rochelle a Inglaterra (191); otras, sus violencias contra esos mismos ingleses ponían en peligro incluso el seguro de la peregrinación y quebrantaban la paz del puerto: en La Coruña, una noche del verano de 1456, los tripulantes de un navío bretón cortaron las amarras y se llevaron al *Julyan* de Dartmouth, que esperaba el retorno de sus peregrinos. Pero cuando el arzobispo y las justicias de La Coruña protestaron enérgicamente ante el duque y el almirante de Bretaña, obtuvieron pocos meses después la restitución de la nave para entregar a sus propietarios, realizada a través de un enviado especial del duque (192). Es evidente que a los bretones les interesaba el mercado de Galicia, y que los gallegos, por su parte, no podían permitirse el lujo de enemistarse con sus más seguros proveedores de sal. Así, tomaban de buena gana partido por ellos contra los portugueses, vecinos de humor caprichoso y con cuyo suministro regular —entre guerras declaradas y treguas mal guardadas— nunca se podía contar de antemano. Tal vez fue esa lucha por el gran mercado gallego de la sal una de las causas que enfrentaron a portugueses y bretones en los años 30 del siglo XV: conflicto solapado, llevado como una guerra de corso en la que los bretones tuvieron en las rías gallegas una base de operaciones y cooperación segura (193), tanto más cuanto que de paso les hacían a los gallegos el favor de atacar a sus competidores los pescadores y mareantes de la región del Minho.

Los castellanos en general acuden a Bretaña con bastante asiduidad; sin embargo, es muy difícil identificar entre ellos a los gallegos. Descartando a los inequívocamente vascos, olvidándonos de los nombres irreconocibles (194), poco se puede hacer, en las fuentes, con entradas como «le bateau Rodrigo»... «un vesseau d'Espagne dont estoit maistre et marchant un nommé Domingo» (195), que abundan demasiado en los registros portuarios conservados y que, si bien permiten estudiar globalmente el tráfico castellano, no facilitan el aislamiento de los gallegos dentro de él. Es un *handicap* de entrada, del que sufre también gravemente la documentación flamenca, y que va a mantener la historia del comercio gallego con Bretaña en una oscuridad difícil de disipar.

La presencia de estos castellanos mal identificados, importando mercancías que, salvo en los casos en que llevan mayoritariamente hierro y lana, pueden proceder perfectamente de Galicia, se registra en diversos puntos aparte de Nantes: Rieux y Redon, remontando el Vilaine, en cuya feria «des Millerys» está documentada la presencia de numerosos de ellos en los siglos XIV y XV (196); Vannes, al fondo de la ría

(191) ADLA, *Amirauté de Bretagne*, E202/3.

(192) *Ibid.*, E202/6.

(193) 1439, Oct. 31. Cortes de Lisboa. Capítulos del concejo de Viana: «Outrossy, Senhor, este lugar he muyto açerca de Galiza, e agora pode auer dous annos que nauyos de françeses, bretões d'armada que assy andam en los Rios e abras de Galliza, se ueem atraues do dicto lugar e tomam e roubam os nauios grandes e pequenos de pescar, em tal guisa que os mareantes nom ousam a hir ao mar» (ATT. *Chanc. D. Afonso V, l. 2º, ff. 11 v.-12, en Descobrimentos...* 1, 403).

(194) Un botón de muestra: en 1462 una carabela de Le Conquet apresa a un ballener de 80 toneles, cargado con paños anchos de Bristol de unos «mercaderes de España» que el escribano ha consignado como «Johanot damasa» y «Johan damomanda» (??) (ADLA, B-2, f. 53).

(195) Estos navíos, entre otros castellanos, pasan en 1431 por el puente de Rieux, importante lugar de feria sobre el Vilaine, en el acceso a Redon (ADLA, B-2448/10). Los he seleccionado entre los que, por su cargamento, podrían ser gallegos.

del Morbihan, frecuentado también por castellanos y puerto importador de vino (197); el eje Dinan-St.-Malo, donde ya a fines del siglo XII, si damos crédito a su relato, los encontró Al-Idrisi (198). En las «pancartes» de los principales puertos, donde se relacionan los artículos de su comercio, aparecen los vinos llegados por mar, los cueros, el hierro y el acero, y, bastante escasa, la lana (199), igual que en la relación de mercancías que pasan por el peaje de Hennebont en 1412 (200). Todos ellos, productos llevados explícita o implícitamente por los castellanos. Vitré, donde se producían algunos de los famosos lienzos bretones tan apreciados por los marinos de Castilla, recibía también las visitas de estos, que tomaban la iniciativa del comercio (201). Es indudable que, a donde no llegaron los gallegos, llegaron los vascos, cuyo papel en la redistribución por Galicia de los efectos navales cogidos en Bretaña tiene que haber sido muy importante.

En estas condiciones, el estudio del comercio entre Galicia y Bretaña tendrá que desarrollarse en términos bastante generales, sin poder descender a pormenores; no obstante, la existencia de unas relaciones económicas asiduas y activas entre los principales puertos de estos dos territorios está documentada, a escala global, de una forma satisfactoria, por lo menos desde la segunda mitad del siglo XV. Los bretones tendrán en este tráfico el papel más dinámico: son ellos los que van a Pontevedra a comprar vino, recorren las rías con cargamentos de trigo para vender, hacen frecuentes escalas en sus viajes entre Portugal y Flandes, están en La Coruña durante los veranos con peregrinos. En el período 1484-1505, el ejercicio de una carta de marca contra ellos provocará una alarma general en todos los puertos grandes y pequeños entre La Coruña y Ribadeo, que temen perder su trato y una buena parte de sus ingresos fiscales. Esta presencia, y algunos de sus aspectos, serán examinados a continuación.

* * *

Los intercambios se caracterizan por las ventas de vinos a Bretaña, compensadas sobre todo por el suministro de sal.

Dentro de las grandes cantidades de vino que importaba Bretaña (202), el proce-

(196) COUFFON, *Op. cit.*, p. 58. Cf. también las cuentas del peaje de Drieux (ADLA B-2448/10).

(197) COUFFON, *Op. cit.*, p. 59. AD Morbihan, J-39, Dossiers 2, 4.

(198) COUFFON, *Op. cit.*, p. 52.

(199) Los puertos son: Nantes, Vannes, Auray, Hennebont, Redon, Quimper, Pontecroix, Quimperlé, Morlaix, Lannion, La-Roche-Derrien, Pontrieu, Paimpol, Bénic, Brest, Landerneau, Aberwrac'h, región de Penmarc'h, St.-Brieuc (ADLA, B-2971, 2448).

(200) Publ. BLANCHARD, *Lettres et Mandements...*, II, n.º 1.133.

(201) «Antes del siglo XVI los de Vitré no se aventuraban por los puertos de España. Eran los españoles los que venían a Bretaña... Testimonio de este hecho es el origen español de la familia de los Magon en Saint-Malo, que se estableció por primera vez en Vitré en el S.XIV» (LABBÉ, Yvonne, *Les debuts d'une ville bretonne. Vitré au XVe et au XVIe siècle*, «Mémoires S.H.A.B.», 24 (1944), pp. 124-125).

(202) «...la Bretagne est un gros consommateur de vin... pour le XVe siècle: avec ses 30.000 tonneaux, la Bretagne absorbe en 1477 quatre fois plus de vin que l'Angleterre, pourtant trois fois plus peuplée, deux fois plus peut-être par habitant que les Gantois et autant sans doute que le Flamand moyen» (TOUCHARD, H., *La consommation et l'approvisionnement en vin de la Bretagne médiévale*, «Mémoires S.H.A.B.», XL (1960), p. 35).

dente de las diversas regiones de Castilla entraba con mucha irregularidad y tenía, en conjunto, poca importancia (203). Touchard atribuye la escasez de consumo, entre otras razones, a su elevado precio que, como vemos en la cita al pie, podía subir al doble del vino corriente francés. Sin embargo, el vino es el principal —prácticamente el único— artículo de exportación de los gallegos hacia Bretaña. Vino gallego en su mayoría; pero también tintos cogidos en el Mediterráneo y reexportados desde Galicia.

Ya antes de iniciarse el tráfico de sal habían los gallegos calado la capacidad de absorción de vino del mercado bretón. En 1356, el mercader ribadense Domingo Anes, asociado a un transportista de Bermeo, y con un cargamento de 40 toneles y tres pipas de vino tinto y blanco (del que por lo menos 17 toneles eran de tinto), se dirigió al Goulet de Brest, tratando de venderlo en Brest o en Saint-Mathieu. En este último puerto, mercader y patrón bajaron a tierra a buscar trato; mientras, el navío con su carga fue apresado por corsarios ingleses, y ahí terminó la aventura (204). Gracias a esto sabemos de su existencia, pero hay algunas preguntas que quedan sin contestación: el valor y precio del vino, su origen, aunque presumiblemente era de la cosecha de la zona de Ribadeo; si habían hecho escalas previas y, sobre todo, qué cargamento de retorno esperaban sacar de esa región de Bretaña, el «pays de Léon». La comarca, especialmente estos puertos de Brest y St.-Mathieu, fue la que más pronto entró en los circuitos internacionales, por su posición avanzada sobre el Canal. Era también un punto de concentración de mercancías diversas del país: sal, procedente de Guérande, lienzos y lonas de Locronan y Pouldavy (205). No sabemos si el viaje de Domingo Anes fue una empresa aislada que terminó mal, o si más gallegos, desde la ruta de Inglaterra, conocieron esos puertos del Leónnais que tenían frecuentes contactos con Cornwall. Pero, desde luego, presenta las características de una fase previa al lanzamiento de Guérande, y de las importaciones de vino gallego a otros puertos.

El vino procedía sobre todo de los puertos del Norte, Vivero, Ribadeo, Betanzos, cuya dedicación vinícola de cara a la exportación ya conocemos. La coincidencia de información sobre vinos de esta procedencia que se acumula en los años de transición del XIV al XV alcanza también a Bretaña. Aparte de que algunos de los buques que encontramos por esos años navegando por el golfo de Vizcaya puedan dirigirse allí, en unas cuentas del puerto de Vannes para los años 1404-1403 está registrada la entrada de la barca *Santa María* de Vivero, patroneada por Afonso Abade, cuyo mercader,

(203) «Les vins doux d'Espagne sont consommés en Bretagne: dès le XIVe siécle les garnisons anglaises de Guillaume de Latimer en consomment même dans les places intérieures, le port de Vannes en importe de 1359 à 1362 et encore en 1404-1405 où 53 tonneaux sont apportés par la barche Ste.-Marie-de-Vivero. En 1490, Nantes en achète une cinquantaine de tonneaux et en 1487 le conseil de la villa, pendant le siége, en donne une pipe *pour faire boire les gens de guerre*... Mais les importations ne sont ni générales, ni regulières: pas un tonneau à Auray de 1475 à 1477, ni à Rieux en 1431, ni à Blavet en 1432. A Vannes aucune entrée n'est recensee en 1359-60, mais 6 navires en apportent 225 tonneaux en 1360-1361 et 2 navires 32 tx. en 1361-1362. A Nantes 50 tonneaux remontent la Loire en 1490, mais rien en 1495, 1496, 1497, 1505. Ce n'est qu'un produit accidentel dans le trafic hispano-breton portant surtout sur les fers et les aciers, les cuirs, les fruits et les laines brutes et dont le prix élévé restreint certainement beaucoup la consommation [... la pipe est appreciée 12 livres alors que les vins courants se vendent en 1487 autour de 5-7 livres la pipe]» (TOUCHARD, *Op. cit.*, pp. 69-70).

(204) PRO. *Ancient Petitions* SC8/10455; *CCR 1354-60*, pp. 11, 20.

(205) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton*, pp. 79-80.

Lopo Fernandes, lleva 53 toneles de vino (206). Ya a finales del XV y principios del XVI, aparte del que con toda seguridad exportaban La Coruña y Betanzos, puntos de llegada frecuente de bretones que lo compran (207), salía vino para Bretaña en barcos gallegos desde Santa Marta de Ortigueira, Cedeira y otros lugares —Trasancos, Neda, La Graña— en torno a Ferrol, que completaban estos envíos con unas exportaciones a pequeña escala de otras materias: cueros, hierro y, ya a comienzos del XVI, cítricos (208). Los bretones frecuentaban también las Rías Bajas, especialmente Pontevedra, donde adquirían los diversos vinos que se almacenaban en el puerto: ullaos del país, ribeiros de Orense y Ribadavia, y los vinos mediterráneos y portugueses de «sobre mar» (209).

Pero el aspecto más peculiar de la intervención de los gallegos en el suministro de vino a Bretaña era su papel de revendedores de vinos procedentes del Mediterráneo: vinos de la comarca del Priorato, de Murviedro, «cuits» o tostados de Provenza, preferentemente tintos, la variedad más apreciada por los bretones.

El 4/2/1414, la *Santa María de Belén*, una nao de La Coruña patroneada por Francisco de Perbes, llegó a St.-Malo, en ruta hacia Flandes y procedente, vía Sevilla, de Valencia y Alicante; en este último puerto había cogido un cargamento de vinos que deja allí (210). En 1441 un envío importante, de varios cientos de botas de vino tinto y cocido de Marsella, salía de Marsella en varias naves, de las que conocemos dos: la de Pedro Martín de Jáuregui, de Bilbao, y la de Mateo de Arriola, de Motrico. Como conductor y jefe de la expedición iba Vasco Gomes de Santiago, un mercader gallego establecido en Marsella, del que se hará mención en otras partes de este trabajo, y que tenía parte en el cargamento. Los puertos de descarga eran, por este orden: St.-Malo, Landerneau, ría arriba de Brest, y Quimper (211). En 1462, en la *Santa María* de Pontevedra, salen 248 botas de vino de Murviedro para su descarga alternativa en La Coruña o en algún punto aún no decidido de la costa bretona (212). En 1488 tenemos

(206) En una investigación que se hace para revisar el importe de los derechos percibidos, se averigua que siete de las pipas contenían sidra (AD Morbihan, J-39, Dossier 2).

(207) AGS-RGS-XI-1493, 95.

(208) Por ejemplo, hacia 1507, un navío de Santa Marta llevaba a Bretaña un cargamento de hierro, vino, cueros y naranjas por valor de unos 15-20.000 mrs., y volvía con un cargamento de retorno, no especificado, que pensaba vender en Galicia por el doble (AGS-RGS-VII-1512, 4).

(209) «[antes de 1492] era cierto que lo yvan a comprar por las tierras donde lo hallavan e lo traían a sus casas e lo vendían... a bizcaynos e bretóns e a otras personas extrangeras» (*Docs... Pontevedra*, I, 239).

(210) ARV, *Coses Vedades*, B-249, ff.594-597. Desembarcó también, con su sobrina Margarita, una tal Margarita de Bendaña, mujer de Rodrigo de Ros, embarcada en Valencia; tal vez había en St.-Malo un pequeño grupo de castellanos residentes.

(211) ADBR, Laget-Maria, 372, ff. 27 ss., 104 ss.; 396, f. 99 v.

(212) AHPB, B. Masons Minor, *4.º man.*, ff. 55 v.-56. El detalle del cargamento, que sale después del 20/4/62, es el siguiente:

100 botas	Esteve Bonet, de Barcelona
20	Gomes Correa, de Tuy
16	Fernán Perez, de Bayona
14	Gonçalo de Bayona, de Pontevedra
10	Afonso Macías, de Pontevedra
24	Johan Varela, de Pontevedra
6	Afonso García, de Pontevedra
8	Rodrigo Landeira, de Pontevedra
50	El patrón, Johan Crú, y tripulantes

noticias de otro envío similar Murviedro-St.-Malo, 96½ botas en la carabela *Santa María del Camino* de Muros; como en el caso anterior, parte del cargamento es de mercaderes catalanes o valencianos y parte de la gente de a bordo (213).

Por supuesto, los gallegos no hicieron más que echar su cuarto a espadas en un tráfico que existía ya entre Bretaña y los países de la Corona de Aragón, documentado en las fuentes mediterráneas pero muy poco, según parece, en las atlánticas. Tenemos además que señalar que Galicia importaba bastante vino de este origen, y que no está documentado su consumo en la tierra ni su venta o reexportación a Inglaterra; a la vista de los precedentes, Flandes y Bretaña quedan como sus destinatarios más posibles.

Parece claro el predominio de St.-Malo como puerto de descarga: su peculiar situación entre 1387 y 1415, en que fue un enclave francés con franquicia total de impuestos, convirtió a este puerto, entonces y de cara al futuro, en un importante colector y depósito intermedio de vino procedente de todas partes (214).

El vino constituía sin duda el principal artículo de exportación de Galicia de cara a los mercados bretones: un comercio seguramente sin grandes volúmenes, pero a lo que parece muy regular y repartido por casi todos los puertos de nuestra región, de los que hay pocos que no reciban sus visitas. Y es que indudablemente este comercio se dispersa porque cada pequeño puerto desea atraerlos, pues son ellos los principales acarreadores de un producto vital para Galicia: la sal.

Vimos en otra parte el papel decisivo que las salinas bretonas tuvieron, junto con las portuguesas, en la economía de la Galicia marítima. Si antes de la época del gran *boom* la producción salinera se dispersaba en pequeñas explotaciones por todo el litoral bretón, a partir del último cuarto del siglo XIV se decantaron a ambos lados del estuario del Loire dos zonas especializadas en la exportación: una de ellas, la Bahía de Bourgneuf, «La Bahía» por antonomasia, era un lugar de encuentro internacional, el cargadero de los grandes transportes extranjeros, donde se concentraban los buques ingleses y los de la Hansa, que acudían todos los años en flotas regulares; Guérande, en la orilla derecha, presentaba un panorama bien distinto: poco frecuentada por los extranjeros, que cuando iban lo hacían en buques de pequeño y mediano tonelaje, contaba con una nutrida flota propia, cuya principal dedicación era su transporte hacia el exterior. Siendo éste poco rentable, era para ellos, junto con otros productos del país como las lonas, un cargamento de ida para cubrir los gastos de unas importaciones que les interesaban mucho más: paños, en Inglaterra y Flandes; vino, en Castilla (215).

Abundante, de calidad pasable, gruesa, grisácea, la sal bretona, tanto de la Bahía como de Guérande, resultaba de precio muy asequible debido a diversos factores. El primero era el preocedimiento de obtención, por evaporación natural, que resultaba muy económico y sólo consumía mano de obra (216); otro era la falta casi total de

---

Al llegar a La Coruña, y a la vista de como esté la situación en el Canal, se decidirá si se toman tripulantes supernumerarios y se va hasta «aquell lloch de la costa de Bretanya a unt fara la descàrrega».

(213) El patrón, Jácome Díaz, hace en Muros una escala más larga de lo previsto, lo que echa a perder el cargamento y le lleva a un pleito con los fletadores (AGS-RGS-1488, 237). Tal vez buscaba completar carga para Bretaña en el puerto gallego.

(214) TOUCHARD, H. *Le commerce maritime breton...*, pp. 83-84.

(215) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton.*, pp. 15 ss., 20-21, 24-26.

(216) *Ibid.*, p. 6.

intermediarios. La elaboración y venta de la sal estaban en manos de pequeños salineros que vendían directamente su cosecha a los patrones de los barcos, bien extranjeros que habían ido expresamente a buscarla y que eran en la mayoría de los casos sus compradores finales, bien a los transportistas de la propia Bretaña que la cogían como parte de su aventura comercial para colocarla en otras partes (217). El otro factor —el que hizo la fortuna de la región— era la ligereza de las cargas fiscales que pesaban sobre su mercado: en Guérande solamente unos impuestos, ducales, del 10% para los forasteros y del 5% para los vecinos; en Bourgneuf, del señorío de Rays, un «diezmo» señorial del 5% solamente para los forasteros. Las salinas francesas de Poitou y Saintonge, con su *quart de sel* del 25% no podían realmente sostener la competencia, y el establecimiento de este impuesto en 1383 provocó un desplazamiento de la clientela —e incluso de parte de los salineros— hacia Bretaña (218), donde, por un efecto de *feedback*, la producción aumentó enormemente, multiplicándose las salinas al ritmo de la creciente demanda.

Los fragmentos de registros contables que se conservan para ambas zonas (219) nos ponen en evidencia el ya consabido desinterés de los gallegos por transportar su propia sal. Solamente han aparecido en Guérande, con navíos de pequeño tonelaje en su mayor parte (220). Ninguno en la Bahía, donde, por otra parte, la presencia castellana es muy escasa. Pero de Guérande salen regularmente navíos con sal rumbo a «Espaigne», y un patrón de la villa, Guillo Calou, desarrolla su actividad entre la participación en algunos de esos viajes y, en una ocasión al menos, el mando de una nao coruñesa que zarpa de allí (221).

Para los gallegos, muy atados al ciclo de la pesca, salazón y exportación invernal, y sin muchas unidades de su flota que distraer en este tráfico poco lucrativo, el calendario salinero resultaba muy inconveniente: las mejores fechas de cargazón eran precisamente los meses de otoño e invierno, cuando la sal era más fresca y estaba a mejor precio. Ellos estaban más libres a fines del verano y principios del otoño, meses para los que no hay apenas documentación. Esto no nos permite conocer muy bien qué participación activa tenían: si acudían regularmente entonces o si los casos aislados que se han localizado son viajes de emergencia provocados por una escasez imprevista de última hora. Los tres buques localizados en Guérande cargan en los meses de Marzo, Abril y Julio, respectivamente, y a bastante mal precio; en cambio, los viajes bretones hacia la costa del reino de Castilla menudean en el mes de Diciembre; algunas naves

(217) *Ibid.*, pp. 13-14.

(218) *Ibid.*, pp. 8-10.

(219) Para Bourgneuf, un fragmento del anclaje en Le Collet en el invierno 1473-74, donde no aparecen castellanos, predominando los bretones y los nórdicos (ADLA, B-1854, ff. 80-81 v.), y un fragmento del *rivaige* del mismo puerto del 29/4 al 29/8 de 1383, en el que aparecen sobre todo normandos e ingleses, algunos otros extranjeros y ningún castellano (ADLA B-2449, publ. BLANCHARD, *Cartulaire des Sires de Rays*, Poitiers, 1898-99, t. 2, pp. 214-216). Para Guérande, unas cuentas de 1383-86 (ADLA, B-2964).

(220) Son, en 1385, el «baixel» *Espíritu Santo*, de La Coruña, y la barca *Santa María*, de Bayona: con un tercer navío de Santander, son los únicos castellanos que cargan ese año; en 1386, la nao *Espíritu Santo* de La Coruña, que carga 100 moyos de sal (ADLA B-2964). V. también *supra*, parte I, cap. III, 2).

(221) *Ibid.* Salidas en la segunda quincena de Diciembre de 1386, en pequeñas *crayers* con cargamentos de 20 a 30 moyos; es muy probable que la mayoría de estas salidas sean hacia Galicia, por lo considerable de sus importaciones frente al resto de la costa (Cf. *supra*, p. 156).

bretonas de peregrinos se dirigen a Galicia a fines de Octubre, fecha no muy adecuada para estos viajes, y que hace pensar que llevaban también sal (222). En cuanto a los barcos gallegos que aparecen en otros puertos bretones llevando vino, y que podrían volverse con sal, es imposible llegar a una conclusión, ya que los registros no indican día ni mes.

Las importaciones de las famosas lonas bretonas, fabricadas en diversos puntos del país, pero sobre todo en Vitré, Pouldavy y Locronan, y sin las que ningún navío que se preciase salía a la mar, han sido examinadas ya en otra parte de este trabajo (223). Aunque a principios del siglo XVI y probablemente antes una línea comercial Nantes-Bilbao, dotada de ciertos privilegios fiscales, canalizaba la mayor parte del tráfico de lonas hacia el Norte de Castilla (224), y los navíos vizcaínos no eran ajenos, como vimos, a una importante redistribución de estos artículos, la frecuentación habitual de los puertos gallegos por estos pequeños comerciantes-marinos de Bretaña hace inclinarse por un predominio de las importaciones directas.

Aunque no podemos entrar en pormenores por la falta de relaciones de cargamento de los buques entrantes, es indudable que las cifras de comercio con Bretaña eran bastante altas, o al menos tenían mucho peso en la economía no sólo de los pequeños puertos, sino de otros tan importantes como La Coruña. Prueba de ello es su reacción ante el conocido asunto de la carta de represalias de Juan de Arbolancha. Este mercader bilbaíno, que había sufrido pérdidas a manos de bretones, obtuvo una carta de marca y represalia por valor de 25.300 coronas de oro, y que se permutó por un recargo del 3% sobre los diezmos de la mar que abonasen los comerciantes bretones en los puertos españoles (225). Desde 1484-85, Arbolancha puso en La Coruña y en otros puertos del Norte de Galicia —Betanzos, Puentedeume, Ferrol, Neda, Cedeira, Santa Marta, Vivero y Ribadeo—, que sabía frecuentados por gentes de esta procedencia, factores suyos para ocuparse del cobro de esta indemnización. En 1491, el concejo coruñés protestaba por la medida, alegando que «a causa de ser en [La Coruña] de suyo muy mas crecidos los diesmos de la mar [que pagan los bretones] que en ningund puerto de los de Viscaya, non se estiendan a las mercaderias que se alli cargan o descargan en el puerto de la dicha çibdad nin a los mercadores que las traxeren, pues estava çierto que la dicha concordia se hizo solamente entre bretones e viscaynos en cuyos puertos se sufre poderse mejor guardar, porque los derechos de las cosas que se descargan son muy pequeños, que no en la çibdad de la Coruña donde son tan grandes que si estos tres mrs. por çiento se les oviesen de añadir, ningun navio de bretones llegaria nin aportaria a la dicha çibdad (226)». Betanzos, donde la sobretasa se cobraba desde 1487, también protestó: «ya no osan venir a la dicha çibdad ninguna nao nin navio nin mercador de Bretaña con ninguna mercadería que sea, lo qual diz que la dicha çibdad rescibe muncho agravio e daño por que no tiene otro trato por la mar salvo con los

(222) El *Notre Dame* de Trèguier se dirigía a Galicia «un peu avant la Toussains derraine» de 1417 (BLANCHARD, *Lettres et mandements*... II, p. 226).

(223) V. *supra*, p. 292.

(224) MATHOREZ, *Op. cit.*, XV, p. 190. Para las salidas por Nantes, los lugares de fabricación eran Rennes, Vitré, Morlaix, Pontivy, Quimper, Locronan, Quinten.

(225) Para más detalles v. GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya*..., pp. 250-252.

(226) AGS-RGS-XI-1491, 248.

dichos bretones que les compran sus vinos e mercadurias (227)». Efectivamente, en el puerto del Pedrido, con sus graves problemas de navegación, debía de haberse creado una gran dependencia de las embarcaciones de pequeño calado de los bretones, únicos que se aventuraban hacia la ciudad. Vimos en otra parte la importancia de su alfolí, que no debía de ser ajena a esta frecuentación.

Las protestas fueron acogidas con diversa fortuna. La Coruña, donde las razones y la capacidad de presión del concejo eran más fuertes, consiguió la supresión del recargo (228). Betanzos y los otros puertos no tuvieron suerte. Tras una orden momentánea de suspender la represalia, se autorizó finalmente a Arbolancha a cobrar su 3% con cargo a los diezmos de la mar, otros derechos o cualesquiera bienes o navíos de bretones en los puertos citados más arriba (229).

No era sólo el comercio directo lo que llevaba a los navíos de Bretaña por los puertos gallegos. La importancia de sus funciones como transportistas les hacía actuar como intermediarios del tráfico de Flandes, Francia e Inglaterra, y en esta función los encontramos con cierta frecuencia a fines del XV y principios del XVI, sufriendo percances en nuestros puertos (230), y acarreando trigo desde Francia en los momentos de carestía (231). Aunque no tenemos noticias de que los mercaderes de Galicia los hayan usado para llevar pescado al Mediterráneo, su importancia como eventuales auxiliares no puede subestimarse, aun después de que la pragmática de 1499 eliminando a los transportistas extranjeros les asestase un duro golpe, a juzgar por sus protestas contra ella (232).

La anexión del Ducado a Francia, eliminando parte de las ventajas fiscales de su tráfico de sal (233), la paz con Portugal y el incipiente recurso a las salinas andaluzas tuvieron que repercutir negativamente en sus intercambios comerciales con Galicia. No obstante, siguieron manteniendo los contactos, gracias al transporte de los granos llegados de Francia, en el que ellos eran importantes intermediarios, durante todo el siglo XVI (234).

---

(227) AGS-RGS-XI-1493, 95.

(228) AGS-Cámara de Castilla-Personas-Juan de Arbolancha, 1/10/1499 (cit. GARCIA DE CORTAZAR, *Vizcaya...*, p. 252, n. 91).

(229) AGS-RGS-VII-1494, 114.

(230) En 1478 un navío de Pouldavy con sal y vino de un mercader inglés es apresado en Muros (AGS-RGS-IX-1478, 73); igual le sucede en Bayona a la nao de 150 tons. de Olivier Querodic, durante una escala de Portugal a Flandes (AGS-RGS-I-1488, 284) y al navío de Paul de Loroy, tomado a la altura de Finisterre camino de Brujas (AGS-RGS-VII-1489, 376). La carabela de J. de Bozaert, de St. Malo, apresada por unos vizcaínos, viene, a juzgar por su ruta y cargamento, de hacer un recorrido por Galicia y Portugal: lleva a bordo unos pocos paños, 28 botas de vino, 15 quintales de cera, 1 tonel de aceite, 1 tonel de vinagre, 10½ docenas de merluzas, 2 bueyes salados, 3 cueros de buey y dinero castellano y portugués (AGS-RGS-XI-1477, 294).

(231) En 1509, *La Piété* de Saint-Malo, patrón «Juan Budox», lleva a Muxía un cargamento de trigo del mercader francés Étienne de Loroy (AGS-Consejo Real, Leg. 69, f. 12 ss.); en 1511, el mercader coruñés Diego de Salamanca fleta en Bordeaux la *Catherine* de Penmarc'h, patrón Noel Largan, para llevar a La Coruña un cargamento de trigo, centeno y cebada (AD Gironde, Not. 4471, escr. de 17/5/1511, en BERNARD, *Navires...* III, pp. 302-303).

(232) MOLLAT, M. *Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, «Etudes d'Histoire Maritime», Torino, 1977, p. 76.

(233) *Ibid.*, pp. 72 ss.

(234) *Ibid.*, 81 ss., y GELABERT, *Santiago...*, pp. 260, 264.

BRETAÑA:
EL COMERCIO CON GALICIA
BREST - Entradas de Gallegos
Tréguier - Viajes a Galicia

PUERTOS GALLEGOS
FRECUENTADOS POR BRETONES

c/ *El sector franco-flamenco: la costa Norte de Francia y los Países Bajos*

*** Normandía: Harfleur, Rouen y Dieppe**

La tremenda escasez de fuentes para Harfleur y Rouen, las interesantes series portuarias que se conservan en cambio para Dieppe, obligan a abordar el estudio de la actividad de los gallegos en Normandía en un plano donde la hipótesis predomina sobre los datos reales, aunque éstos no falten. Podemos adelantar la de que participaron, como el resto de los castellanos y portugueses, en el floreciente comercio de Harfleur, que ofrecía un mercado muy idóneo para ellos: que estos intercambios decayeron bruscamente después de 1415 y con el traslado del comercio castellano a Rouen, y que su presencia en Dieppe es insignificante. Desarrollaremos a continuación estas hipótesis, cuidando un contexto histórico que no parece superfluo traer a colación, y que forma unos esquemas dentro de los cuales podremos maniobrar con una cierta seguridad si un afortunado hallazgo de documentación permite llevar más allá las investigaciones.

Desde el siglo XIII castellanos y portugueses acuden frecuentemente a Harfleur, el puerto principal de la corona francesa en la costa atlántica.

A través de unas cuentas para el suministro de la flota que se estaba concentrando en 1295 para la guerra contra Inglaterra (235), encontramos gran número de marinos y mercaderes castellanos, bien en calidad de proveedores de la armada o sumándose con sus navíos a la flota real. La mercancía suministrada es, sobre todo y en grandes cantidades, vino: generalmente sin especificar origen, pero también un vino «de Ordiale» (traído de Castro Urdiales) y un vino «de oblanc» (*sic*: ¿vino do branco»?). También suministran vinagre, cera, sebo, algo de aceite de oliva, carne de ballena y almendras.

Aparte de los inconfundibles vascos, es imposible identificar la procedencia de estas gentes. Abundan los «hispani» de nombres como «Johan Guodringno», «Domingues Pais», «Gonsalves», «Francisco de Garda» y la consabida multitud de «Domingues Garsia», «Gonsalves Garsias», «Petro Mingues», «Gomes de Fiesces o de Fieres», «Eyris Peris»... Pero las naves castellanas y portuguesas unidas a la armada proceden solamente de Castro, Santander, Fuenterrabía, Vila do Conde y Porto; ninguna de Galicia.

El mismo problema plantea la otra fuente que se conserva de Harfleur para los meses de Febrero-Junio de 1338: una cuenta de la imposición de 4 dineros por libra sobre las mercancías exportadas de Francia. De los trece mercaderes castellanos que sacan paños de Montivillers, tres son de Motrico, y el resto de «Castelle»: Martín Percheval, Martín Sanches, Ferrant Gonsalles, Pierres Sanges, Michiel Yvaignes, Pascal Garsie, Johan Dariete, Johan Peris, Johan Carpentier, Pascal Michiel (236); otra cuenta de mercancías entrantes en Mayo-Junio de 1350 nos muestra una nave desconocida cargada de cueros, otra de L'Ecluse, cinco de Porto, una de Lisboa, otra de Sevilla y tres de Guetaria. Todas las naves castellanas transportan sal (237).

---

(235) Paris, Arch. Nat. K 36, n.º 43 bis, en RECUEIL DES HISTORIENS DE LA FRANCE. *Documents Financiers. Comptes Royaux (1285-1314)*, t. II, pp. 575-578 y 602-633.

(236) Publ. DELISLE, L. *Actes normands de la Chambre des Comptes sous Philippe de Valois (1328-1350)*, Rouen 1871, pp. 184-186.

(237) DELISLE, *Op. cit.*, pp. 422-425.

En 1401 encontramos nuestra primera información concreta:una barca de Vivero que, procedente en último término de Flandes, ha hecho escala y cargado indudablemente en Harfleur, pues lleva paños de Montivilliers y de otras partes de Normandía y Picardía —St.-Lô, Beauvais— que tienen su salida por ese puerto (238). A finales del año siguiente están allí por lo menos tres navíos gallegos: la nao de Johan de Santa María, la barca *Santiago* de Noya y la nao *Espíritu Santo* de La Coruña, llevando a su bordo mercancía cargada por varios burgueses de Rouen: arenques, alumbre y algo de garanza y verdín, tintes y mordientes cuya procedencia habitual era el Mediterráneo y la Península Ibérica, que seguramente habían llegado ya en estos mismos buques, y que se preparaban para reexpedir a Flandes (239). Trabajo de transportistas, seguramente también de mercaderes redistribuidores en este puerto dejado de lado por las grandes líneas italianas, y que sitúa a los gallegos de Harfleur en uno de los dos grupos bien diferenciados en que se dividen los traficantes ibéricos.

El primer grupo es el de los norteños —en su mayor parte vizcainos— que transportan casi exclusivamente hierro y lana. Otro grupo lo forman los transportistas y reexportadores de los otros productos de la península Ibérica: cueros, sain, sebo y unto, fruta, uvas, pasas, especias, plumas y plumón, hilaza, vino dulce, tintes y drogas, y llevando arenque normando al seguir viaje hacia otras partes: entre ellos, y por lo menos desde estos primeros años del XV, hay también vascos; con todo, es un tráfico típico de los hombres que operan en las áreas propiamente atlántica (lusitano-andaluza) y mediterránea: portugueses, andaluces y gallegos, que en estas fechas están metidos de lleno en estas rutas comerciales.

Hay que decir que, entre los 52 navíos castellanos registrados en Harfleur en los últimos meses de 1407, transportando arenque, higos y vino dulce (240) ha sido nuevamente imposible identificar a nadie de Galicia; pero sería bien extraño que parte de ellos no lo fueran, ya que Harfleur es un puerto muy a la medida de su comercio, y en el que, de forma muy significativa, abundan los portugueses del Minho, casi inseparables de los gallegos de las Rías Bajas en los puertos de Occidente. Es cierto que estos portugueses, establecidos en Harfleur con grandes privilegios desde principios del siglo XIV, disfrutan de una posición muy fuerte (241); pero no tanto como para desbancar a los castellanos, cuya asidua frecuentación es evidente.

A la hora de tomar cargamentos de retorno, Harfleur ofrecía una salida a la producción artesana de París y Rouen, especialmente la cuchillería y quincallería; también era puerto exportador de grano. Pero sobre todo interesaba a castellanos y portugueses por los paños, procedentes de la región normanda y de Picardía: Abbéville, Beauvais, Saint-Lô y Montivilliers, que vimos más arriba a bordo de la *Santa María* de Vivero. Desde fines del siglo XIV se fabricaban en Montivilliers imitaciones de paños de Bruselas, que eran auténticas falsificaciones, copiándose incluso las marcas y los orillos, y vendiéndolos como de esa procedencia, pese a las repetidas protestas de los

(238) PRO. C47/32/24.

(239) Arch. Comm. Rouen. gaveta 92. leg. 12. Freville, que lo publica en su *Mémoire sur le Commerce Maritime de Rouen...* (Rouen-Paris, 1857, II, pp. 269-71), concluye precipitadamente que tanto arenques como drogas proceden directamente de Galicia.

(240) FREVILLE, *Mémoire...*, I, 337.

(241) VERLINDEN, Ch. *Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal au Moyen Age* «Revista Portuguesa de História, IV (1949), p. 176.

pañeros bruseleses (242). Esto explica, aparte de la poca o mucha circulación que pudieran tener, el que en Galicia no se mencionen estos paños, que seguramente se vendían como paños «de Flandes».

Tras la toma de Harfleur por Enrique V los privilegios de los castellanos, que habían colaborado activamente en la defensa, no fueron renovados. Iniciaron entonces la desbandada y se replegaron sobre Nantes, donde gozaron del mismo estatuto que tenían en Harfleur; algunos siguieron rondando otros puertos, e introduciendo el hierro vizcaíno en Dieppe (243), mientras los mercaderes de Harfleur intentaban reanudar contactos con la Marisma de Castilla a través de licencias de peregrinación a Santiago, que combinaban con objetivos declaradamente comerciales (244). Hasta los años cincuenta no iniciaron los castellanos su retorno; pero los días de apogeo de Harfleur habían pasado.

El puerto, además, sufría la misma suerte de Brujas y otros del área: estaba perdiendo calado y perecería definitivamente a principios del siglo XVI, sustituido por el nuevo Havre de Grâce. Los archivos de la villa, cuya documentación más antigua es de 1450 (245), no han aportado prácticamente nada sobre las actividades de los castellanos (246). Y es que, cuando éstos vuelvan a Normandía lo harán para establecer su base de operaciones mercantiles en Rouen, donde ya se les habían concedido privilegios en 1364 (247). El papel relevante en las negociaciones para su restablecimiento le tocará a Iñigo de Arceo, uno de los del grupo burgalés de Nantes. Una vez más, el eje Burgos-Bilbao va a predominar en esta ciudad, fuerte importadora de la lana castellana (248). Los gallegos no parecen volver más por Harfleur ni remontar el Sena hasta el nuevo puerto comercial. Las relaciones con Normandía parecen invertirse en los primeros años del XVI, en que los navíos normandos comienzan a aparecer por los puertos de Galicia, y se reanudan unas relaciones bastante flojas y no siempre amistosas entre los mercaderes de una y otra parte (249).

---

(242) LAURENT, *Un gran commerce... la draperie flamande*, pp. 165-166, 224.

(243) MOLLAT, *Le commerce maritime normand...*, pp. 42-43.

(244) «Les rois d'Angleterre furent plus d'une fois sollicités d'octroyer des sauf-conduits à des marchands, qui, par dévotion, par intérêt de commerce, ou pour ces deux motifs à la fois, se rendaient en Galice, comme ces quatre bourgeois d'Harfleur, qui, ayant volonté et intention d'accomplir le pèlerinage de Saint-Jacques «et de aler merchandement en plusieurs et divers lieux», obtenaient de pouvoir faire plusieurs voyages à Compostelle, une première fois, au nombre de trente passagers, marchands, marins ou autres, avec leurs malles, bahuts, or, argent, vaisselle, joyaux et autres biens et marchandises» (MICHEL, *Histoire du commerce...* I, p. 516).

(245) Archives Communales d'Harfleur, *Serie A.A.*, Leg. 1 a 5. Depositados actualmente en A D Seine-Maritime (Rouen).

(246) Son datos en su mayor parte negativos, como una misiva de Luis XII de 10/6/1507 comunicando la ruptura de hostilidades con España y ordenando el regreso de los mercaderes y marinos de Harfleur que circulen por aguas españolas ya que «ilz mectroient leurs personnes et biens en voye de perdition» (A.A. 5, 10/6/1507), y otra de 1510 en la que, tratadas las paces, ordena la restitución a los españoles de los daños causados por los de Harfleur en personas, navíos y mercancías (*Ibid.*, 21/9/1510).

(247) FREVILLE, *Mémoire...*, I, 229.

(248) MOLLAT, *Le commerce maritime normand...*, p. 92.

(249) El mercader de Rouen Guyon L'Hermite tiene en 1511 una carta de marca contra los vecinos de La Coruña; entre 1522 y 1540, en documentos notariales de Rouen, aparecen algunos viajes a Pontevedra y Muros, a veces empleando transportistas de otros puertos (MOLLAT, *Op. cit.*, pp. 206, 227 y n. 64, 420).

Los privilegios que los castellanos tenían en Harfleur se extendieron a principios del siglo XV a las otras plazas comerciales de Francia, y entre ellas a Dieppe, importante puerto mercantil y pesquero de señorío del arzobispo de Rouen. Se conserva una buena serie de cuentas desde 1405, publicadas en parte por Mollat (250), y que, con lagunas, cubre casi todo el siglo XV. He examinado la serie completa, que, a efectos de nombres propios, presenta los mismos problemas de identificación que las demás; sin embargo, es claro un predominio absoluto de vascos que importan sobre todo hierro y lana y frecuentemente salen de allí como transportistas del arenque local. Algunos nombres casi irreconocibles podrían ser gallegos; pero habría que confirmarlos con fuentes paralelas. El único que casi seguramente lo es, es un Alfonso de Artes, que entra el 1/4/1479 con un cargamento de hierro (251); es un nombre que se encuentra entre vecinos de La Coruña, alguno de ellos también patrón de barco.

Dieppe es, pues, un mercado abierto sobre todo al tráfico castellano de tipo norteño. Dentro de ese contexto, resulta sorprendente el avecindamiento, en 1449, de un «Ferrant de la Coulloigne, natif du pays de Gallice en Espagne», que es admitido como burgués de la villa y avalado por dos vecinos, Thomasset Le Roy y Jehan Aubourt (252). Ningún dato sobre la profesión de este hombre, a quien he intentado en vano seguir la pista en años posteriores; solamente en 1484 aparece un «Jean de Callogne», burgués de la villa (253), que podría ser un hijo suyo.

*** Los Países Bajos: Brujas, Amberes, Arnemuiden**

Otra área cuyo estudio adolece de falta de fuentes, especialmente lamentable aquí porque las relaciones parecen haber sido bastante activas: la presencia gallega se hace notar bastante en proporción a la escasez de la documentación. De todas formas, están difíciles de identificar: casi nunca se especifica la vecindad de las personas —todos son «espaignaerts», de la nación de España, Castilla o Vizcaya, y con sus nombres trasliterados de una forma que los hace irreconocibles—. A esto hay que unir la desaparición de los fondos del Consulado de Vizcaya, el poco trato de los gallegos con las colonias castellanas estantes y su esquivez ante los oficiales que hacen allí función de notarios, problemas de los que ya tratamos al hacer la crítica de las fuentes de este trabajo.

Los contactos entre Galicia y Flandes no eran, en la Edad Media, nada simples ni bilaterales. Brujas podía ser un objetivo hacia el que se partía expresamente desde Galicia; podía ser también una de las escalas de un vagabundeo sin programa por los Mares Estrechos, o el terminal de la larga ruta de Levante. Por otra parte, no eran precisamente los buques gallegos los únicos ni los principales que dejaban en nuestras costas los artículos procedentes de las ciudades flamencas: era importante la mediación de los «tramps» prusianos, bretones y gascones que venían recorriendo la costa con variados cargamentos; los buques flamencos fletados expresamente en los puertos de origen, las carracas y galeras italianas en sus escalas y, finalmente, los otros castellanos

(250) MOLLAT, M. *La comptabilité du port de Dieppe au XVe siècle*, Paris, 1951. AD Seine-Maritime, Série G. n.ºs 498-533.
(251) MOLLAT, *Op. cit.*, p. 101.
(252) ADSM. G-509, f. 41 v.
(253) ADSM. G-533, s./fol.

de la Marisma que, bien recalando en Galicia en viaje directo, bien haciendo cabotaje por la fachada cantábrica, distribuían estas mercancías.

En cuanto a los intercambios sobre la propia plaza de Brujas —prácticamente la única con la que trataban— participaban de la misma complejidad. Brujas y sus antepuertos de L'Ecluse y Damme eran a la vez plazas de compraventa directa y de intercambios con otros extranjeros. A diferencia de los vasco-burgaleses, los gallegos no iban a vender lana ni hierro. Iban, sobre todo, a comprar. Comprar para adquirir y también para revender. Por una parte, los preciados paños del país; por otra, todo cuanto podían necesitar o desear y no encontrasen en otras partes. En efecto, el papel de Brujas como una plaza donde se podían conseguir artículos de prácticamente todo el mundo conocido es capital para comprender la atracción que pudo tener para los gallegos.

Estos no hubieran necesitado ir allí solamente por los paños, que conseguían con relativa facilidad de los intermediarios antes mencionados, aunque es cierto que la travesía era breve y económica. Lo interesante del mercado de Brujas eran los mil y un artículos que no se fabricaban en Galicia, ni tampoco en Castilla, y que eran cada vez más indispensables según se iba elevando el nivel de vida y de civilización: mercería fina y ropa de Francia, cuchillería, papel, armas fabricadas en Colonia, lencería de Holanda, utillaje doméstico y artesanal, efectos navales, materias primas como el cobre y sobre todo el estaño que, procedente de Cornwall y en parte de Alemania, tenía allí su «estaple» para toda el área atlántica. Era igualmente una plaza neutral donde podían encontrarse castellanos e ingleses en los períodos en que los intercambios directos no eran fáciles (254), y un punto de enlace con el área del Báltico a través de los navíos de la Hansa, que llevaban, entre las cosas que podían interesar a los gallegos, cáñamo y resinas navales, mástiles de abeto, pieles de lujo —armiño, *petit-gris*— y trigo, que tenía allí uno de sus grandes mercados intermedios y que veremos en ocasiones salir hacia Galicia. Además, los puertos que no tenían contactos directos con el Mediterráneo podían adquirir las sedas, especias, drogas, objetos de vidrio «et semblables nouvellitez que les galees et caraques amenent» (255).

Pero en el viaje de ida no se podía ir de vacío: lo exigía la política fiscal y la propia economía de patrones y mercaderes. ¿Qué tenía Galicia que ofrecer a Flandes? No se podía pensar, evidentemente, en exportar pescado: Brujas era uno de los emporios mundiales del arenque y del bacalao. Tampoco madera, llevada, de magnífica calidad y desde poca distancia, por los marinos hanseáticos. Quedaba la alternativa del vino, su otro principal artículo de exportación, y los cueros, pellejas, grasas y hierro que también, aunque en cantidades menores, podían exportar, y que encontraban acomodo en casi todos los mercados de Europa. Una última posibilidad, que probablemente explotaron a fondo, fue la de redistribuir, al por menor y gravadas por unos fletes más baratos, mercancías llevadas del Mediterráneo, Portugal y Andalucía.

---

(254) «No study of Anglo-Castilian trade could avoid emphasising the great importance of Bruges to it» (CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, p. 180-181).

(255) SAB, *Rodenbouc*, f. 139 v., en GILLIODTS, *Inv. des Chartes de la Ville de Bruges*, V, p. 136 n.º 32). Para la extraordinaria variedad de artículos que se concentraban en la ciudad, v. GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, p. 19, n.º 14, e *Inv. des Chartes...*, II, pp. 188-227, y VI, p. 6 ss.

Las características generales del tráfico, que iremos viendo a lo largo de este apartado, parecen estar bastante condicionadas por su principal producto transportado, el vino. Para empezar, y exactamente como en Harfleur, las entradas de mercancías se hacían a través de dos líneas: la del hierro y la lana del Norte de Castilla y la del vino, cueros y fruta en la que entraban también, junto con los gallegos, los portugueses. Los movimientos de buques de Galicia hacia Flandes que se han podido observar siguen un ritmo estacional que recuerda marcadamente el de la post-vendimia y la *rack vintage* de Bordeaux: unos viajes de invierno, con su período punta en Marzo, llevando el vino nuevo y la fruta seca para Navidad y Cuaresma, y una segunda vuelta, entre fines de Abril y primeros de Mayo, en la que no se observa diferencia en el tipo de mercancías transportadas, aunque la encontraríamos tal vez, si pudiéramos saberlo, en los precios. La actividad transportista que realicen por la zona —siempre aprovechando idas o vueltas— no sale de ese calendario. La temporada de verano parece bastante muerta para la navegación; es probable que, tras los viajes de Mayo, se queden en Brujas, comprando y vendiendo, y emprendan el regreso en Julio-Agosto.

No contamos con datos ni cifras que nos permitan hacernos una idea, ni siquiera aproximada, de los volúmenes del comercio, pero creo que no es aventurado suponer que la balanza comercial se inclinaba a favor de Flandes, y que las exportaciones de vino tenían que ser reforzadas con oro contante y sonante para sacar los valiosos paños del país. En algunos viajes en esa dirección se llevan a bordo, aparte del cargamento de ida, cifras elevadas de dinero (256). Como se puede ver por el valor de algunos cargamentos, es un comercio en el que se mueven cantidades fuertes.

* * *

Una vez más, las peregrinaciones por mar estuvieron presentes en las primeras tomas de contacto entre Galicia y los Países Bajos. No sólo las que se dirigían expresamente a Santiago, sino las expediciones de peregrinos y cruzados que iban a Roma y Jerusalén navegando a la vista de la costa y haciendo escala en todos los puertos que ofrecían abrigo (257). Los primeros navegantes frisones tampoco la ignoraban ya que su misión, aparte del comercio, era la de transportar en sus naves a estos viajeros, y más de uno, seguramente, acudió a Santiago agradecido por haberse salvado de la muerte en el mar (258). Ellos fueron los primeros difusores, por todo el litoral cántabro-gascón y sin lugar a dudas también por Galicia, de los primeros «paños flamencos»: los *panni Frisonum, pallia Frisonica*, que tomaban el nombre de sus transportistas; piezas pequeñas, de confección doméstica en los telares de los grandes dominios, y que no tenían nada en común con la posterior gran industria pañera flamenca (259). A estos peregrinos-cruzados, auténticos contingentes guerreros de nobles bien armados, que a veces

(256) V. cuadro al final de este apartado, núms. 8, 22 y 25.

(257) La ruta habitual parece que era seguir el Canal a la vista de la costa inglesa y cambiar el rumbo hacia el S., recalando en Bretaña y la costa N. de Castilla, desde donde seguían el litoral (SNELLER, *Le développement du commerce...*, p. 8).

(258) Cf. los relatos de milagros de Santiago, entre los años 1101 y 1104, protagonizados por navegantes frisones de paso a Jerusalén, y sus posteriores viajes anuales a Santiago, en el *Codex Calixtinus* II. VII (ed. Whitehill, pp. 270-273, y SNELLER, *Le développement...*, 8.

(259) LAURENT, H., *Un grand commerce... la draperie*, pp. 27-29.

echaban su cuarto a espadas en los conflictos internos de Galicia, se arrimaban los mercaderes en busca de escolta: gente de la Baja Lorena, unidos en ocasiones a ingleses, que desembarcaban en Padrón y llevaban sus valiosos cargamentos en continuo riesgo de ser despojados por los indígenas, a los que todavía no se les había despertado el olfato mercantil (260). Pero todo esto, aun con el rico y variado comercio que implicaba, no es más que protohistoria. Los intercambios comerciales regulares arrancan del despegue de los núcleos urbanos a uno y otro extremo de la costa europea.

Durante los siglos XIV a XVI una continua corriente de peregrinos de los Países Bajos afluyó a Galicia, y no sólo a Santiago, sino a otros santuarios de la costa: Padrón, Finisterre, Santa Marta de Ortigueira (¿y S. Andrés de Teixido?). La mayor parte de ellos no tenían mucho que ver con el comercio; eran penitentes condenados a hacer la peregrinación por sentencia judicial, que hacían el camino de ida a pie (261). Pero su concentración en La Coruña, cumplida la sentencia, para embarcar a Flandes y las cifras de gente que se reunía allí —miles de personas al año (262)— nos hablan de una activa línea marítima en esa dirección.

* * *

Brujas, Damme y las principales villas marineras gallegas nacieron casi al mismo tiempo. Ni unas ni otras tenían flota en su primera etapa, y los encargados de ponerlas en contacto fueron esos navegantes frisones y los gascones de la *Societas Navium Baionensium*, seguidos pronto por los de Aviles. Pero el comercio por tierra, canalizado por el Camino Francés, tenía todavía una importancia primordial. Comercio en dos direcciones, pues en 1202 se alude a la entrada en Flandes de mercancías procedentes de Santiago vía París y el peaje de Bapaume, importante control aduanero por el que entraba en el condado todo el tráfico procedente del Sur (263). No sabemos qué mercancías eran éstas. Tal vez especias y drogas orientales, excedentes del pequeño emporio que se había ido formando en el Pórtico del Paraíso. Esta ruta, para castellanos y portugueses, tiene un predominio casi absoluto hasta principios del sigo XIV (264). Sin

(260) Como le sucede a una expedición de éstas, en 1130: «Mercatores enim Anglicos & Lotarienses, qui ad portum B. Jacobi Apostoli cum suis mercibus vendentis navigio venerant, in via quae Patrono viatores Compostellam ducit, armata multitudine invasit, eosque a jumentis & a mercibus quas Compostellam apportabant vendendas, omnino expoliavit ... Totam igitur praedam quam ducebat, quae fere pretium erat XXII. millium Marcarum, in fugam verso abstulerunt: viginti quoque equitaturas, tam mulos & mulas, quam equos, & clypeos, & enses, & alia multa spolia quae solent acquiri in tali victoria ceperunt» (*Historia Compostellana*, III, cap. XVIII).

(261) Los lugares principales de procedencia eran Alost, Gante, Lieja, Amberes y Malinas, y la época de mayor incidencia el período 1300-1525, (MAES, *Middeleeuwse Strafbedenwaarders en Twintigeeunse Rezgers naar Santiago de Compostella en O. L. Vroum von Finisterra*, cit. por ESMORIS RECAMAN, F., *Finisterre, San Guillermo y su ermita*, «BRAG» XXVIII (1957), pp. 108-109).

(262) Hacia 1500 todavía «de contino vienen a ella munchos romeros de Santyago a buscar pasaje para Flandes e Françia e para otras munchas partes e munchas veses ay en la dicha çibdad mas de mill romeros pobres» (AGS-RGS-II-1502, 27).

(263) «... nus avoirs de France, de Bourgongne... de Saint Jaqueme d'outre les mons d'Espagne, ne puet aler en Flandres... qui ne doie passer et aquiter a Bapaumes» (ADN, B-12, cit. FINOT, J., *Etude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen Age*, Paris, 1894, p. 147).

(264) LAURENT? *Un grand commerce... La draperie...*, pp. 106-107.

embargo, nunca faltan las excepciones a la regla. En 1205 un mercader llamado Pelagius de Sancto Jacobo hace escala en Southampton transportando vino en un navío hacia Flandes, y paga 20 marcos al rey de Inglaterra por la expedición de una licencia y salvoconducto para volver a sacar el vino y seguir viaje (265). Aunque Finot, sin apoyo alguno y sólo porque va a Flandes, lo hace pasar por flamenco, creo que no hay mucha duda acerca del origen gallego —santiagués— de este hombre, aunque tal vez —como es lo más probable— el barco en que viaja sea extranjero.

La ruta marítima fue adquiriendo progresivamente importancia, pues era mucho más interesante, tanto por el tiempo que llevaba (cuatro y medio a cinco días con viento favorable) como por la superioridad de transporte: el más pequeño de los navíos, con unos pocos hombres de tripulación, tenía una capacidad de carga mucho mayor que la de una caravana.

El año 1230, en que Galicia con León se incorporó a la Corona de Castilla, coincide con la primera aparición documentada de vizcaínos en el Zwin (266). A partir de entonces, los gallegos se aprovecharán, con los otros súbditos del rey de Castilla, de los privilegios ganados gracias a las exportaciones de lana, indispensables para la pañería flamenca. En 1267 ya aparecen referencias a la colonia castellana de Brujas (267). En 1297, naves de La Coruña harán, con las otras de la Marisma de Castilla, la ruta del Golfo y el Canal: La Rochelle, Normandía, Flandes (268). Son los años en que las «valancinas» y otros paños flamencos empiezan a circular por Galicia, y también los de las primeras escalas de los genoveses y venecianos, cuyo papel en la redistribución de estos tejidos en las escalas de la Península Ibérica no se puede desestimar (269).

Esos años finales del siglo XIII van a ver iniciarse el largo período de relaciones hostiles con Inglaterra: ingleses y castellanos lucharán a partir de ahora por los mercados flamencos de la lana. Los castellanos irán ganando posiciones y privilegios: el conde Roberto (1305-1322) les concede el poder pagar los derechos aduaneros sobre las mercancías que se tarifaban al peso de acuerdo con el sistema de pesos castellano, y les libra parcialmente del *ius naufragii*, con derecho a recuperar sus bienes pagando una indemnización a los rescatadores. En Brujas, tras el registro y el pago del «droit, tonlieu et costume», quedarán totalmente libres para circular por la población. En 1348 se funda el primer consulado castellano, con amplios privilegios concedidos por el conde Louis de Male a los mercaderes, patrones y marineros de esa nación: no serán molestados por guerras ni represalias pasadas; tendrán libertad para salir de Flandes cuando lo deseen, sin necesidad de licencia, para cargar y descargar los buques en domingos y festivos, para bajar a tierra o volver a bordo a cualquier hora del día o de la noche, y con armas. No tendrán que pagar derechos por descargar una nave en apuros (siempre que sea más allá de Arnemuiden), o por abrir balas de mercadería, cambiarlas, hacer nuevos paquetes, etc. No tendrán restricciones a la hora de vender su mercancía ni de realizar intercambios con los mercaderes de las otras naciones que acudan a Flandes. Los mercade-

(265) *CCR*, I, p. 41 (20/6/1205).

(266) MARECHAL, J., *La colonie espagnole de Bruges du XIVe au XVIe siècle*, «Revue du Nord», 35 (1953), p. 7.

(267) *Historia Soc. y Econ. España....* II, 286.

(268) *Descobrimentos Portugueses*, I-sup., pp. 21 ss.

(269) V. *supra* p. 487, y LAURENT, H., *Un gran commerce... la draperie flamande....* pp. 182-183.

res castellanos tendrán su propio peso para el cálculo de los derechos aduaneros mencionados más arriba, y podrán solventar sus diferencias ante el «almirante» de la flota, que hace de juez y árbitro en conflictos entre patrones y marineros. Los casos criminales se someterán a la jurisdicción del Bailli de l'Eau. Los derechos de hospedaje y corretaje tendrán que pagarlos igual que los demás (270).

Esta posición privilegiada hizo que el tráfico creciese en intensidad a lo largo del siglo XIV. La paralela inseguridad en el mar condujo al sistema de flotas periódicas, que se solían concentrar en Castro, Laredo o La Coruña para hacer la travesía directa y escapar de las emboscadas de los anglo-gascones. Los mercaderes gallegos y asturianos entraron en esta ruta con un despliegue de recursos considerable, precisamente a partir de 1348 (271), fecha en que, como vimos en otra parte, se inicia la expansión del viñedo en torno a los puertos de la Galicia cantábrica. Desde entonces, van a dar señales de vida con mucha más regularidad, y, siempre que tenemos datos, exportando vino. Hacia allí va, en 1357, el mercader de Vivero Johan Afonso, que carga en la nao *Santa María* de Llanes, y de cuyo viaje tenemos noticias por una arribada forzosa a Sandwich, donde, a 30 de Marzo, obtiene un salvoconducto, vigente hasta mediados del verano, para seguir viaje a Flandes y volver a Galicia sin ser molestado (272).

La guerra abierta entre Inglaterra y Castilla se inició en 1369, y la navegación castellana hacia Flandes se interrumpió; los ingleses obstaculizaban el tránsito de los castellanos por el Canal y tomaban represalias contra sus bienes. Los mercaderes de la colonia castellana de Brujas, muy perjudicados, solicitaron de Eduardo III una tregua que, aunque se les concedió durante los últimos cinco meses de ese año, no fue muy bien guardada. La actitud vacilante de Flandes, necesitando desesperadamente la lana castellana, que no le llega, y no pudiendo importar la inglesa, hará que primero se vuelva a favor de Castilla y luego rompa estas relaciones en busca de la protección de Inglaterra. Los castellanos, mientras tanto, buscarán apoyo en otros puertos de la costa francesa: Nantes, La Rochelle... Hacia 1373 tendrán de nuevo, con una flota reconstruida, el control del mar (273).

Los gallegos parecen haber adoptado la táctica del resto de sus compatriotas, rehuyendo completamente las aguas del Canal en esos años. Pero una prueba de lo importante que era su comercio, y de que no era solamente la lana lo que los flamencos buscaban en la costa de Castilla, es que estos mercaderes de Flandes se van a desplazar hasta Galicia en busca de vino, o se van a emplear intermediarios neutrales. A partir de los años 70, diversas noticias sueltas, en su mayoría concernientes a navíos apresados en ruta, dejan entrever un activo tráfico de los vinos de la Galicia cantábrica: en 1371, un mercader de Flandes, Willem Prodomme, a bordo de la *Blytheleneve* de L'Ecluse patroneada por Nicolas Dodyn, se desplaza a Vivero, donde carga vino y otras mercancías. En el mes de Marzo, en el viaje de vuelta, es apresado por los ingleses (274). En

(270) GILLIODTS, *Inv. Ch. Ville de Bruges*, V, pp. 130 ss.

(271) En 1349 se quejan en las Cortes de que «los de Vayona tomaron e robaron muchos omes e naos e baxeles con averes grandes de Gallicia e de Asturias» (*Cortes*, ed. R.A.H. 1836, II, p. 8).

(272) *CPR 1354-58*, p. 522.

(273) SUAREZ, *Navegación y comercio...*, pp. 21-30.

(274) Se le apresa por transportar mercancías de castellanos, y se le concede un salvoconducto y un mes de plazo para aportar pruebas en contrario (*CPR 1370-74*, p. 62).

1374 y por las mismas fechas (se hace la carta de fletamento en Febrero), una *kogge* prusiana con mercaderes flamencos y placentinos llega, haciendo cabotaje, hasta Vivero, donde descarga paños; el viaje de vuelta lo hace con vino y cueros de los mercaderes de a bordo, pero también de uno de Vivero, Afonso de Ferrol, que no sólo lleva el cargamento más fuerte sino que se atreve a embarcar hacia L'Ecluse, haciendo prometer al patrón que no se acercará por ningún puerto inglés (275). El mismo año, el 22 de Marzo, regresa de Vivero, a donde había ido con paños y armas, la *hulk Cristoffre*, de L'Ecluse. A bordo, como conductor de la mercancía, va Henri Rocard, criado de Jehan de Massemenster, de Brujas: ha cargado para Flandes 77 toneles de vino y 20 tracas de cueros, aparte de los 7 toneles que lleva el patrón Walter Jansson y los otros dos y dos pipas de la pacotilla de los marineros (276). Si el cambio de dinastía en Castilla llevó a una franca alineación con Flandes y Francia, si el tráfico por el Canal se reanudó gracias a la recuperación de la marina castellana, los gallegos seguirán sin querer arriesgarse y confiando sus mercancías a naves extranjeras. Solamente en 1378 tenemos el primer indicio de que vuelven al mar, y abriendo una nueva ruta: la que enlaza Flandes con Andalucía (277). Estos viajes se harán cada vez más frecuentes, especialmente desde que los gallegos incluyen los países mediterráneos en su radio de acción: viajes en parte de transporte, en parte de aventura comercial de la gente de la nave, en la que llevarán a Flandes los típicos productos del Sur, que siempre encuentran venta allí (278). Especialmente para los que sólo volvían hacia el Norte terminada la temporada de acarreo de pescado, era ventajosa la presencia en Brujas de los hanseáticos, clientes menos exigentes a quienes podían endilgar los «fruictz de quaresme» —pasas, higos, almendras...— que llevaban fuera de temporada, cuando la demanda local había bajado (279).

En los años 80 el panorama se ensombreció de nuevo. Las revueltas iniciadas en Gante en 1379 se recrudecieron, y a 17/5/1380 el conde Louis de Male retiró su protección a los mercaderes extranjeros residentes en Flandes, declarándose desbordado por los acontecimientos e incapaz de salvaguardar su seguridad (280). El 15/5/1382 hizo otra declaración similar (281). Cogido entre la rebelión de Artevelde y la cruzada urbanista que amenazaba con un desembarco inglés, estaba en una situación realmente difícil y pidió ayuda a Castilla, que colaboró en la defensa, haciendo fracasar la cruzada y expulsando a los ingleses desembarcados (282).

---

(275) SAB, Politiek Oorkonden, I^e reeks, 1325/1-4, y GILLIODTS, *Inv. Chartes v. Bruges*, VI, n.º 1326, pp. 537-537.

(276) PRO, SC8/210/10493, 10495.

(277) Es la barca *Santa Catalina*, de Vivero, con mercaderes de Vivero, Bermeo y Castro, fletada por un mercader genovés de Sevilla (SAB, *Ouden Wittenbouc*, 143 n. 4, en GILLIODTS, *Cart. Estaple Br.*, 290.

(278) V. cuadro *Las relaciones marítimas con los puertos continentales del Canal*.

(279) «Les Oosterlincx et nulz aultres sont ceulx que quant aux fruis dechargent l'Espaignaert de tous leurs figes, rosins, rys, amandes et semblables marchandises par eulx Espaingnaerts non venduz ou non amenez en la bonne saison; sans laquelle arriere vente le tout tourne roit aux Espaingnaers a perte» (SAB, *Cart. Groenenbouc C*, f. 343 n. 2, en GILLIODTS, *Cart. Estaple*, 403).

(280) GILLIODTS, *Op. cit.*, p. 324.

(281) *Ibid.*, 329 ss.

(282) SUAREZ, *Navegación y comercio...*, 53-54.

Al año siguiente, 1383, se produjo la integración de Flandes entre los señoríos de la casa ducal de Borgoña. El nuevo conde de Flandes, Felipe el Atrevido, estaba deseoso de restablecer la situación anterior y restaurar el comercio y la industria pañera; fue la gran ocasión para Castilla, ya que los ingleses habían dejado de suministrar lana. El asentamiento en Flandes de los castellanos se hará más firme y conducirá a una alianza duradera entre ambos países (283). La situación general de las rutas marítimas era también favorable: las relaciones con Francia y Bretaña eran buenas, lo que dejaba expedita la ruta de cabotaje. En 15/1/1386 el duque de Borgoña aseguró la libertad de comercio a todas las naciones salvo a los ingleses, aunque muchos países siguieron mostrándose recelosos durante bastante tiempo (284). Los asaltos de los ingleses, que habían apoyado a Portugal en la guerra de 1384-86, no habían cesado durante este período, aunque tras las treguas de Leulinghen (1388) la tranquilidad en el Canal se restableció en bastante medida. Sabemos que en esos años los gallegos habían seguido importando paños de Flandes y reexportándolos hacia los países de la Corona de Aragón (285). En Brujas, los castellanos se iban constituyendo en una comunidad cada vez más organizada, pero a la vez comenzaban a surgir las diferencias entre los grupos castellano y vizcaíno. El régimen de residencia, en los años posteriores a 1400, era todavía el del hospedaje, tradicional a los puertos atlánticos; todos los castellanos y parte de los catalanes compartían alojamiento y almacenes en el albergue de la Place de la Bourse, hasta 1434 (286).

Pese al redoblamiento de la actividad de los corsarios ingleses, el tráfico de los puertos del Norte —Vivero, La Coruña— continuó. Entre 1401 y 1402 los ingleses capturaron varios navíos de esos puertos sobre la ruta de Flandes o en el camino de vuelta (287). El trasvase de mercancías del Mediterráneo al Norte tampoco cesó: Johan de San Johan, en 1402, lleva en su barca aceite de oliva para Flandes; Afonso de Beliquer, recuperado de la captura que había sufrido en el Canal en el mismo año, está en Valencia en 1411 y 1412, de donde sale con vino de Murviedro para L'Ecluse, via Coruña (288). La situación es parecida a la de los años setenta, y veremos cómo parte de los mercaderes gallegos recurren en 1403 a transportistas portugueses y prusianos en un vano intento de librarse de los ataques ingleses (289). Sin embargo, durante los años siguientes se hacen más aguerridos: bien pertrechadas de armas y tripulantes supernumerarios, varias naves coruñesas emprenderán todos los años la ruta de «Ponent» desde Valencia, Mallorca, Alicante y Sevilla, con vino y otros valiosos cargamentos (290).

A partir de 1417 se inició otro período conflictivo, esta vez porque los castellanos pasaron a la réplica y emprendieron una serie de actos piráticos contra ingleses y hanseáticos. Los flamencos, cogidos en medio, también sufrieron daños, y a 16/7/1418 los Cuatro Miembros de Flandes expedían cartas de marca y represalia, con efecto a

(283) *Ibid.*, 54.
(284) SUAREZ, *Navegación y comercio...*, p. 65.
(285) En Noviembre de 1396 los lleva a Barcelona la nao de Domingo Afonso de Noya (AHPB. B. Nadal, *Escrituras sueltas*, 3/12/1397).
(286) MARECHAL, *La colonie...*, p. 8.
(287) V. cuadro citado.
(288) Id.
(289) Id.
(290) Id., años 1412 en adelante.

partir de Febrero del año siguiente, a favor de los mercaderes flamencos que hubiesen sufrido perjuicios a manos de los *vuthliggers* de España, a menos que el rey de Castilla diese satisfacción antes de esa fecha (291). Tras la batalla de La Rochelle, cuya intención era la de imponer un correctivo a los «osterlines», pero en la que también sufrieron daños varios navíos flamencos, los castellanos de la colonia de Brujas cogieron miedo, temiendo las posibles represalias. A 14 de Junio de 1420 se reunieron al efecto y gracias a ello podemos tener una idea de su composición. Predominan los vascos, burgaleses y castellanos del interior; unos pocos —Alfonso García, Alfonso de Porras, García Rodríguez, Martín de Vilela, Pedro de S. Juan (292), Vasco Martínez— de origen indeterminado. El condestable de Castilla y señor de Ribadeo se hace representar por su factor en Brujas, que no es un gallego, sino el genovés Gaspar Spinola, un dato significativo sobre la baja proporción de mercaderes de Galicia estantes en Flandes (293) y el carácter pasajero que tenían sus estadías.

Los mercaderes en cuestión amenazaron con abandonar Brujas si no se les garantizaba que no se tomarían represalias contra ellos. Pese a las seguridades que obtuvieron, prusianos y flamencos, a los que se unieron, pescando en río revuelto, todo tipo de piratas independientes, se dedicaron a hostilizar a los navíos castellanos que se acercaban a la peligrosa costa de Flandes. Entre ellos cayeron algunos de Galicia como el que, procedente del Sur y con un valioso cargamento propiedad de flamencos y lombardos, fue capturado en el Zwin por unos desconocidos, acusándose inmediatamente de ello a los «osterlines» (294). Para acabar con la situación, una ordenanza ducal de Felipe el Bueno, a 12/8/1421, ordenó que, en concepto de indemnización por los daños que habían causado desde 1417, se obligaría a pagar a los mercaderes de toda la Marisma de Castilla —y especifica nominalmente Galicia, Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa— el 5% («el vigésimo dinero») del valor de las mercancías que importasen, con independencia del navío en que fueran transportadas; el pago se haría en L'Ecluse ante una comisión mixta compuesta por dos mercaderes castellanos y dos oficiales ducales (295).

Suárez Fernández opina que «no parece que esta medida haya perturbado excesivamente el comercio entre los dos países (296)». Efectivamente, el interés mutuo era demasiado fuerte: los castellanos consiguieron librarse no sólo de las cartas de marca durante tres años, sino del impuesto del 5%, consiguiendo además una serie de privilegios y medidas de protección que parecen elementales y cuya anterior carencia muestra el precario apoyo legal que tenían en Flandes (297). Esta política de conciliación parece

(291) SAB, *Groenenbouc A*, f. 85 n. 2, en GILLIODTS, *Cart. Estaple...*, 527.

(292) Hay un mercader de La Coruña de ese nombre, propietario y patrón de una nao y activo en Génova en 1459; pero el nombre es corriente y los muchos años de diferencia hacen poco verosímil que en 1420, fecha en la que sería un hombre muy joven, opere como sedentario en una plaza importante, y haga trabajos de transportista ya próximo a la retirada, cuando lo normal es que el proceso sea el inverso.

(293) GILLIODTS, *Op. cit.*, p. 540 ss., n.º 648.

(294) La Dieta de la Hansa niega su intervención en el hecho e insiste en que no se ha podido identificar a los agresores (*Hanserecesse*, VII, 67 n. 145, en GILLIODTS, *Op. cit.*, pp. 537-538).

(295) VERLINDEN, Ch., *A propos de la politique économique des Ducs de Bourgogne...*, «Hispania», X (1950), p. 691.

(296) *Navegación y comercio...*, p. 98.

(297) Se establecen cónsules; podrán vender la lana y las otras mercancías en las mismas

haber dado resultado, ya que las relaciones se hacen más activas. A esto ayuda también el período de alianza anglo-borgoñona, que durará sólo hasta 1436. A su ruptura se reanuda la piratería, a la que se unen también los zelandeses, atacando imparcialmente a unos y otros en la costa flamenca. El tráfico por el Canal se ve de nuevo dificultado (298) y se vuelve a recurrir al sistema de flotas de hacía un siglo.

Se hizo obligatorio que, si salía un mínimo de tres navíos, se uniesen para hacer el viaje juntos. La ruta era peligrosa, y por lo menos uno de los puntos de concentración estaba en La Coruña, pues a la hora de determinar el itinerario se ve cómo rehuyen la costa de Gascuña y Bretaña, recalan en la costa inglesa y la van siguiendo a vista (299). Una de ellas, por lo menos, salía en Abril; pero a diferencia de las del siglo XIV, que iban costeando, llegaban un mes o dos más tarde a L'Ecluse y se quedaban hasta Agosto (300), la travesía directa hacía que llegasen en pocos días (301). A finales del siglo XV, La Coruña era una estación importante para los convoyes que se dirigían hacia Flandes desde Galicia y el Cantábrico como desde el Mediterráneo y Andalucía (302). Pero a principios del XVI y seguramente desde antes, la dicotomía entre los dos grupos de navegantes —los del hierro y la lana y los del vino, la fruta y las drogas— se hizo más marcada, y se reflejó en sus movimientos: las flotas de la lana hacían dos

---

condiciones de antes; podrán llevar ante las justicias a todo el que les robe, hiera o maltrate; tendrán la misma capacidad legal que los burgueses de Brujas para recuperar — si pueden — sus bienes robados; cualquiera que tome algo de una nave castellana naufragada y no lo ponga a disposición de la justicia en los tres días posteriores a su llegada al puerto, será tratado como ladrón; los mercaderes cuyos factores se nieguen a rendirles cuentas recibirán el apoyo de las justicias locales, que se pondrán a disposición de los Cónsules para obligar al factor a comparecer, en España dondequiera que esté; los factores malversadores sufrirán pena de prisión. La nave de Castilla que salga cargada de L'Ecluse habiendo pagado todos sus derechos y tenga que volver por mal tiempo solamente pagará nuevos derechos si entretanto tomó o dejó mercancías, y se abonará sólo la diferencia. Se confirman todos los privilegios anteriores, siempre que los hayan ejercido efectivamente; el conde de Flandes y sus sucesores se reservan la facultad de revocarlos (SAB, Cartulario de privilegios de los Españoles, f. 5, en GILLIODTS, *Inv. des Chartes de la Ville de Bruges*, IV, pp. 496 ss. y 567).

(298) SUAREZ, *Op. cit.*, p. 105 ss.

(299) Cortes de Toledo, 1436: «Otrosi sennor, por quanto al tienpo quelas cargazones se fazen enla costa de vuestros rregnos, asi para en las partidas de Flandes commo en las partidas de Françia e Bretanna e otras partes, carganse diez o veynte naos e barchas en vna conpannia ... es notorio el camino para yr en Flandes por la costa de Inglaterra...» (*Cortes*, II, 264).

(300) «Ces navires castillans partaient de la côte septentrionale d'Espagne au commencement du mois d'avril, pour arriver en Flandre après une traversée d'un mois ou deux, selon le plus ou moins de temps qu'ils consacraient à faire escale à Bayonne, à Bordeaux et La Rochelle, afin d'y charger des vins. En général, ils abordaient L'Ecluse à la fin de mai ou vers la mi-juin.

Souvent les capitaines de ces nefs espagnoles etaient en même temps propiétaires des marchandises composant leur cargaison et venaient à Bruges pour les vendre ou les échanger contre des produits du pays. Ils parcouraient aussi les différents foires des villes de Flandre afin de faire des achats avantageux de draps ... Ils revenaient ensuite à L'Ecluse vers le mois d'août, embarquaient les marchandises qu'ils avaient achetées ainsi que celles que leur confiaient d'autres négociants espagnols ou flamands et quittaient ce port généralement du 20 août au 1er septembre» (FINOT, J., *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen Age*, Paris, 1899, p. 77).

(301) El 15 de Abril de 1455 llega una a L'Ecluse, aunque desgraciadamente ignoramos su composición (SAB, *Groenenbouc A*, 320 n. 3, en GILLIODTS, *Cart. Consulat d'Espagne*, I, p. 66).

(302) «La propre veille des Rois sur le disner... y trouvasmes [en La Coruña] plusieurs navires chargies de toutte sorte de vins et de fruictz de quaresme quy desiroient bien aller en Flandres et

viajes anuales, en Marzo y Septiembre; las otras mercancías, que eran las que habitualmente vendían y acarreaban los gallegos, podían cargarse durante todo el año, en cualquier nave. Por esto los navegantes de Galicia, aunque en ocasiones se unan a los convoyes que salgan por La Coruña, van a ser fundamentalmente hombres de derrota libre, lo que hace mucho más difícil su localización (303).

El año 1443 trajo la paz y la regularización de las relaciones entre Castilla y la Hansa, fundamental para el comercio de Flandes. A partir de estos años tenemos más noticias de buques aislados yendo y viniendo e incluso de mercaderes estantes en Brujas. En 1445 un navío gallego sale de L'Ecluse para La Coruña con mercancías de gente de Amberes (304). En Febrero de 1446 hay allí por lo menos dos naves de La Coruña, la *Santa María*, patrón Johan Suares, y la *Santiona*, de Francisco de Baldayo, con mercaderes coruñeses y santiagueses que están de regreso en La Coruña a 6 de Abril (305). El mismo año operan en Brujas Juan Sánchez de La Coruña y su hermano Gonçalvo, residentes allí y asociados con gente de Soria y de Laredo (306). En 1450 el mercader coruñés Diego de Soto está en L'Ecluse con la nave de la que es patrón, y no como simple transportista, pues se desplaza a Brujas para asuntos de negocios (307).

A partir de esas fechas se hace sumamente difícil su localización e identificación. Aparentemente tienen pocos problemas con la policía del puerto, pues su presencia en los registros del Bailli de l'Eau es esporádica, aparte de que en casi todas las ocasiones las señas de identidad que se dan para los infractores —y suponiendo que su nombre se haya escrito de una forma reconocible— son insuficientes. Faltando unos registros regulares del movimiento del puerto, los escasos fragmentos de cuentas similares que se conservan no son tampoco muy ricos en información. Se conservan en Brujas un par de registros de pagos hechos a los pilotos del Zwin para los años 1486-87 y 1499-1500, en los que aparece gran cantidad de buques castellanos. La inmensa mayoría se pueden reconocer como vascos; algunos, procedentes del Mediterráneo o de Andalucía, con vino y fruta, son seguramente gallegos, como Antonio Pinto, que llega con vino de Alicante y sal (¿de la Bahía?) en su *Jesus* de 170 toneles; Martín de Santiago que lleva una nao de 160 tons. con alumbre, almendras y arroz, procedente con seguridad también de puertos levantinos; un Juan Martínez (*S. Andrés*, 140 tons.) con vino bastardo de Andalucía, y hay, como probables, algunos otros muy difíciles de identificar y de unas características similares (308). Las idas y venidas de las flotas, además, hacen muy

---

n'attendoient que après le vent. Ce que environ 4 sepmaines après disner... et le samedi enssuivant du bon matin nous entrasmes ens ou port de L'Escluse et le soir a Bruges...» (*Viaje de Eustache de la Fosse en 1480*, publ. FOUCHE-DELBOSC, «Revue Hispanique», 4 (1897), p. 201). Sobre las frecuentes salidas de buques a principios del XVI, v. AGS-RGS-II-1502, 27.

(303) «Capítulo IX de las ordenanzas de cargazones y fletamentos de mercaderías que salían por los puertos de Castilla desde Fuenterrabía hasta La Coruña, confirmadas por la Reyna Doña Juana en 1511», incl. en las del Consulado de Burgos de 1555 (cit. CAPMANY, *Memorias históricas...*, III, 341).

(304) SAB, *Groenenbouc A*, 281, n. 2.

(305) BRAG-CDH, I, pp. 142-143.

(306) GILLIODTS, *Crt. Cons. Espagne*, I, pp. 29-30.

(307) En su ausencia, el Bailli de l'Eau, por razones que desconocemos, hace arrestar su nave y mercancías. Cuando vuelve y hace caso omiso del arresto, se le impone una fuerte multa, que se rebaja a 6 coronas de oro cuando jura que no estaba enterado de él (ADN, B-6118, f. 1).

(308) Publ. en GILLIODTS, *Inv. Chartes V. de Bruges*, VI, pp. 275-76, 450.

irregulares los períodos de estancia masiva de los marinos castellanos. Durante varios meses pululan por la ciudad; luego desaparecen y, si la documentación no abarca esos períodos clave, podemos sacar la falsa impresión de que su presencia allí es insignificante (309).

* * *

«Dou royaume de Galice vient sains, vif-argent, vin, cuirs, peleterie et lainne».

Este documento, formando parte de una lista de mercancías de diversos países desembarcadas en Brujas, y que Gilliodts fecha en el año 1200, mientras Suárez Fernández precisa la data, mucho más verosímil, de 13/5/1384 (310), ha sido elaborado, como los otros, a partir de lo que se solía recibir en los buques gallegos, y no de la producción del país. Hay en ella algunos componentes, como el azogue y la lana, que incluso no formaban parte de sus cargamentos regulares. Pero todo lo demás —vino, saín o sebo, cueros y peletería— es perfectamente típico de la exportación gallega hacia el Norte.

De estos artículos, el más importante —prácticamente el único importante— es el vino, que debía de tener sus principales salidas por todos los puertos entre La Coruña y Ribadeo. Era una mercancía que tenía su punto de venta privilegiado en Damme, a medio camino entre L'Ecluse y Brujas, donde podían venderlo directamente, sin tener que recurrir a los corredores, e incluso a flote, adquiriendo para el retorno los artículos de «dinanderie» cuya venta a los extranjeros se había concentrado allí (311).

El vino que los gallegos descargan en L'Ecluse, Brujas y Damme no se conocía más que con una sola «denominación de origen»: era el «vin de Biuiere» o de «Viuieres», el vino de Vivero, que seguramente no procedía solamente de esa villa. Parece haber tenido su período de apogeo a finales del siglo XIV y principios del XV, cuando aparece viajando por el Canal en auténticos convoyes, en dirección a Flandes. Allí no era un vino de gran renombre; perdido entre otros caldos ilustres de toda la Cristiandad, aparece, casi oculto bajo una mala transcripción en una lista sin fecha (Siglos XIV-XV) de los vinos que llegaban a Brujas, designados por su tipo unas veces y otras sobre todo por sus puertos de salida: «Vin de garnace [garnacha], de grece, *de viuiere* [Vivero], de rutselle [La Rochelle], Byane [Viana, Navarra], de rijn [Rhin], de Sain iehan [St.-Jean-d'Angély], de gascogne, de bourgoigne, de poitau, de Spaigne [Andalucía], d'ansay [Alsacia? Asoye?], de france» (312). Su consumo dentro del territorio flamenco está mal documentado (313). Es probable, teniendo en cuenta que los vinos europeos siguen su

(309) Por ejemplo, en unos días de 1457 hay en L'Ecluse: 3 galeras de Venecia; 1 orca de 150 tons. y una nave de 40 tons. de Portugal; 3 barcas, 1 ballener y 1 carabela de Escocia; 41 carabelas bretonas, 1 carabela de Bordeaux, 2 barcas, 1 carabela y 4 balleneres normandos; 12 navíos de Hamburgo y solamente una carabela de Bilbao (ADN B-3537/6 s/fecha).

(310) BN Paris ms. 274 bis *Notre Dame*, f. 18 y ss.; GILLIODTS, *Cart. Cons. Espagne*, I, p. 20; SUAREZ, *Nav. y comercio*, p. 56 n. 29.

(311) GILLIODTS, *Inv. Ch. V. Bruges*, V, p. 136 n.º 32; DOLLINGER, *La Hanse*, p. 309.

(312) *Gespräch Büchlein*, en HOFFMANN, IX, 93, cit. GILLIODTS, *Inv. Ch. V. de Bruges*, II, p. 200. En la transcripción de Hoffmann, la *v* inicial se ha leído como una *r* (*riuiere*) y el lugar de origen se ha dejado sin identificar.

(313) Agradezco al Prof. Pierre Jeannin, especialista en comercio del área nórdica y franco-flamenca, su información verbal sobre no haber encontrado documentación bajomedieval ni moderna sobre su consumo interior.

camino más allá de Brujas y de Southampton, que estos vinos poco prestigiosos se despachasen vía Brujas hacia los países escandinavos, como desde los puertos ingleses hacia Islandia, que eran los respectivos fines de ruta habituales de la reexpedición de vinos por estos países. ¿Serían, al menos parte de ellos, vinos salidos de Galicia? Una incógnita que no creo sea fácil de despejar, ni siquiera intentando una búsqueda en posibles fuentes nórdicas. Si se conservase documentación escandinava o islandesa, aparecerían en ella como vinos «de España», «de Inglaterra» o «de Brujas», según las trazas que se pueden observar en las fuentes de otros países bastante más familiarizados con su lugar de origen.

En cualquier caso, y sea cual fuere su posterior circuito de distribución, el vino de Vivero entraba y se conocía perfectamente en los puertos flamencos. Las cantidades exportadas eran importantes, a juzgar por las cifras de que disponemos para algunas naves, y de las que ya hemos dado algún avance: cargamentos de 60, 80, 150 toneles, el porte entero de una nao; viajes hechos expresamente a buscarlo en naves flamencas o en transportistas hanseáticos cuando la guerra con Inglaterra hacía demasiado peligroso el Canal para los gallegos. No era, evidentemente, un simple cargamento de ida que se embarcase a falta de cosa mejor, y se cargaba también en transportes de otros puertos gallegos e incluso vascos (314).

No podemos seguir regularmente este tráfico, ni dar cifras globales sobre su volumen, que debió de ser importante. Sólo hemos podido atisbarlo precisamente en los años en que se realizó en condiciones más difíciles, gracias a relaciones de presas hechas por los ingleses y a la documentación completa de uno de estos viajes: el de la coca de J. Westvale en 1374. Todas las fuentes sobre el tráfico en sus momentos de normalidad se han perdido. Si observamos los pormenores de estas expediciones en el cuadro adjunto, podremos observar que todos los viajes se hacen en el mes de Marzo, una fecha ideal en la que el vino, ya hecho, está en mejores condiciones de viajar. El hecho de que también gran parte de ellos se hagan en naves extranjeras no implica que los mercaderes gallegos se despidiesen de sus vinos en el puerto de embarque; en el caso citado de la coca de Westvale, el mercader de Vivero Afonso de Ferrol y otros más van a ir a bordo, acompañando sus cargamentos, y se van a ocupar personalmente de su venta en L'Ecluse.

El vino de Vivero se exportaba blanco y tinto; el blanco cotizaba casi aproximadamente el cuádruple que el anterior (315), y en ningún caso se trataba de vinos baratos: prueba de ello son los fletes elevados, del 33% del valor en origen del vino, que va a pagar Afonso de Ferrol por su transporte en tiempo de guerra, y que a pesar de todo le compensan (316). También, cuando en 1408 un pescador de Ostende encuentra flotando en el mar, procedente de naufragio o echazón, «ung tonel de vin blanc de Viuieres» (observemos la precisa identificación: ¿abierto y probado? ¿marcas en el tonel?) y

(314) Cf. para estos casos y en general para todas las referencias del capítulo, el cuadro adjunto al final de este apartado. No se han incluido en él otros navíos vascos que, transportando también vino cuyo origen no se nombraba, navegaban ostensiblemente en convoy con los que llevaban el de Vivero, y que tal vez habría que considerar de la misma procedencia.

(315) «ajo eu o dito mercador a dar a vos maestro hun tonel de viño vermello e quarto de tonel de viño branco« (SAB. *Pol. Oorkonden*, 1e reeks, 1325 4).

(316) Paga 10 *royaux* por tonel mas 7½ de calzas, o 1/3 de los vinos (*Ibid.*).

lo lleva a L'Ecluse para venderlo como hallazgo, un burgués de la villa se lo compra —a precio muy bajo, y se niega a dar más— por 13 coronas de oro (317).

Por lo fragmentario de esta información, obtenida a través de uno de estos escasos claros en la niebla que envuelve el comercio entre Flandes y Galicia, no podemos saber con certeza si este tráfico continuó hasta el siglo XVI, pues la índole de las fuentes disponibles no lo indica. Es muy probable, sin embargo, que prosiguiese por lo menos durante sus primeras décadas, ya que ni cambió la intensa dedicación vinícola de la costa Norte, su principal exportadora, ni las condiciones generales del comercio de los castellanos con Flandes dan pie para pensar en otra cosa. Pero a fines del XVI, Vivero no exportaba ya su vino a Flandes, y su única salida estaba en la costa cantábrica española (318). Es posible que, aparte de las circunstancias políticas, se hiciese sentir la competencia del vino de Ribadavia.

Pero no todo el vino que llegaba a Flandes en barcos gallegos procedía de los puertos del obispado de Mondoñedo. Aparte de los que salían por La Coruña, imposibles de situar ya que, además de la producción de los alrededores, era la salida al mar de los de Betanzos y de prácticamente todo el procedente de Orense que se concentraba en Santiago, hay documentación de expediciones aisladas desde el Bajo Miño. Es seguramente vino lo que cargan las villas miñotas en esa nave que arman anualmente para Flandes en los años centrales del XV (319); en cuanto a un envío de vino a Arnemuiden desde Tuy, en un navío de Noya, en 1514, no hay forma de saber si constituye un caso esporádico —es un pequeño flete parcial, de sólo dos toneles (320)— o si el tráfico era regular. El hecho de que el cargador sea un mercader de Santiago hace pensar que este comercio era más interesante de lo que aparenta. No hay datos para unos puertos tan significativos en la exportación y reexportación de vino como son Pontevedra, Muros y Noya; pero seguramente, y aun teniendo en cuenta que su tráfico directo con Flandes es poco importante, no dejarían de llevarlo en los viajes que hiciesen allí.

Aparte del vino gallego, también se revendía en los Países Bajos el vino cogido en Aragón, Andalucía y Portugal, transportado directamente o reexportado desde Galicia. Conociendo las condiciones de los viajes comerciales, la participación de la «compaña» del barco en la pacotilla e incluso en el cuerpo del cargamento, podemos tener la seguridad de que en todos los viajes que se hacen transportando vino entre esas áreas el patrón, los otros mercaderes de a bordo y por lo menos parte de los tripulantes llevaban carga para vender. Como casos explícitos, tenemos en 1412 al coruñés Afonso de Beliquer, que carga vino en Murviedro, y al año siguiente, a Francisco de Perbes, que lo lleva desde Alicante (321). Posibles expediciones de este tipo son también todas las que, aun apareciendo como simples viajes de transporte, salen de regiones y países productores de vino en esa dirección.

Entre las otras exportaciones gallegas, los cueros, salados o en pelo, aparecen en segundo lugar, en unas proporciones que no debían de ser despreciables, a juzgar por

(317) ADN. B-6112, f. 5.

(318) SAAVEDRA, P., *Economía, Política y Sociedad...: la provincia de Mondoñedo...*, p. 278.

(319) *Descobrimentos Portugueses*, I-sup., p. 574.

(320) A 29/3/1514, Diego Pillado, mercader de Santiago, fleta el *San Benito* (patrón Jerónimo da Agra, de Noya) para salir el 15/4 con 2 toneles de vino desde Tuy a Arnemuiden (AHUS, *Hospital Real, Escrituras*, leg. 1, ff. 38-40, cit. GELABERT, *Santiago...*, p. 262).

(321) V. cuadro, núms. 27 y 28, y, como otros posibles, núms. 12, 29, 38 y 49.

los escasos detalles de cargamento que nos han llegado y en los que prácticamente nunca faltan. Son cantidades bastante importantes para este tipo de mercancía: 20 tracas (200 cueros) en una nave flamenca de Vivero a L'Ecluse; 6 tracas (60 cueros) en una hanseática sobre la misma ruta; 84 cueros en pelo en una barca de Coruña, y unos 400 (3½ *lasts*) en la nao del coruñés Fernán Verdeal, mientras que dos barcas del mismo puerto que van a Brujas llevan respectivamente 92 cueros salados y una «tonelada» (unos 80) de ellos, aparte de las pieles de cabra y cabrito, a la docena, y de las de ciervo, de las que un navío lleva 200 (322). La cera, el sebo, la miel y el hierro son los otros artículos que se exportan desde Galicia a todo el sector franco-flamenco (323), y desde luego hay también una interesante actividad de reexportación de productos como las frutas secas del Sur, el aceite de oliva y los tintes y mordientes de Italia y Andalucía (324), que a partir de fines del siglo XIV van a introducir un elemento enriquecedor en sus cargamentos.

El pescado, en cambio, no tiene prácticamente salida hacia esa zona, abundantemente surtida de arenques por una industria salazonera de alta calidad. Los 28 toneles de congrio seco y salado que el *San Nicolás* de La Coruña transporta a su bordo en dirección a Flandes o Normandía (325) son un caso excepcional, aunque en ocasiones los que llegan haciendo cabotaje descarguen en L'Ecluse arenque normando cogido en Harfleur o Dieppe, como vimos hacer a varias naves de Noya y La Coruña en 1402 (326).

* * *

Unas exportaciones dominadas por el vino, que son moneda de cambio para unas adquisiciones entre las que los paños son el principal artículo que los gallegos van a buscar a Flandes o se hacen traer de allí. Muchos testimonios indirectos aluden a la importancia de estas entradas (327). Pero su origen exacto es difícil de rastrear en las fuentes gallegas que, cuando condescienden a describirlos, lo hacen según el tipo y raras veces según el lugar de fabricación.

Es posible que, en cualquier caso, la variedad de paños flamencos que se importaban fuese escasa. Entre ellos, los de Valenciennes (las «valancinas» o «valletinas» de los documentos) tenían un papel de excepción, desde muy temprano. Si en los siglos XIII y XIV los mercaderes castellanos se desplazaban hasta la propia Valenciennes —donde había una *rue d'Espaingne*, prueba de lo importante de su presencia—, a partir de 1311 estos paños empezaron a distribuirse a las otras ferias de Flandes, y entre ellas a Brujas (328), entrando de lleno en los circuitos del comercio marítimo.

---

(322) V. cuadro, núms. 5, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24, 25, 48.

(323) *Ibid.*, núms. 5, 14, 16, 17.

(324) *Ibid.*, núms. 8, 10, 12, 14, 15, 17, 18, 25, 49. Cf. también para salidas de Coruña, el ya citado relato de Eustache de la Fosse, p. 201.

(325) Cuadro n.º 8.

(326) *Ibid.*, núms. 19,20, 21.

(327) Cf. sus entradas por los puertos de Galicia en el cuaderno de diezmos de Portillo (AGS. DC. 4/53); por la frontera portuguesa (AHD Tuy, *Fondo Hospital*. Mazo 1 n.º 15); llevados por mercaderes franceses, por las rutas del interior, hasta el alfoz de Chantada (*Devanceiros*, II, p. 324).

(328) ESPINAS, G., *Documents relatifs à la draperie de Valenciennes au Moyen Age*, Paris-Lille, 1931, pp. 140 n.º 201, 143 n.º 210, 215 n.º 365.

Las «valancinas» —que, desde entonces, ya no se fabricaban solamente en Valenciennes, pues había imitaciones hechas en Brujas, Maubeuge y París (329)— eran unos paños de precio medio (330) que, desde mediados del siglo XIII, circulan abundantemente por puntos muy diversos de Galicia (331). Entre ellos los había lisos, las «valletinas chaas», pero eran muy característicos los «viados» (listados) y las brunetas, paños pardos utilizados para ropa común y para hábitos de fraile (332).

Pero aparte de las omnipresentes «valencinas» no es muy variada la lista de paños flamencos que se encuentran circulando por Galicia, y se hace especialmente de notar la falta de los más caros y lujosos: la entrada de paños de Brujas está documentada en Pontevedra por lo menos desde mediados del XIII (333), mientras que los de Tournai los importa por San Sebastián un mercader de Santiago en 1283 (334). Los «estanfortes» eran una variedad que, aunque se fabricaba también en Inglaterra, procedía sobre todo de Flandes y del N. de Francia. El que encontramos en Galicia, por donde circula por lo menos hasta 1325, era aparentemente de calidad similar a los paños de Valenciennes (335). Después desaparece; es un tipo de paño que no sobrevive al siglo XIV (336). También encontramos «eschaquel» o «escaque», un tejido que seguramente formaba cuadros ajedrezados, en Orense, en 1303 (337); se fabricaba sobre todo en Malinas y Lovaina (338). Pero la cantidad de sucedáneos, falsificaciones y nombres específi-

---

(329) ESPINAS, *Op. cit.;* «Valencina de Malbruja»,en Ord. de Jerez 1268 (*Cortes*, I, 65); San Sebastián, 9/5/1283: «este dia metio al Regno Alfonso Diaz de Santiago IX valencinas de Mabuga preciadas a CL mrs. e dos Tornaes a CCXX mrs.» (Diezmos S. Sebastián, en GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I).

(330) V. nota anterior para el precio en 1283; 80 años más tarde, en Bayona de Miñor, valen a unos 300 mrs./pieza las «valletinas chaas» (MP, publ. «MP» III (1944), p. 142).

(331) 1253: «Mando Petro Fernandi, scutifero meo, sagiam de Valancina» (LOPEZ FERREIRO, *Col. Dip. Galicia Histórica*, p. 263). Orense, 1302: un caballero de Zarracós da a unos hombres suyos sendas «sayas de vilaçina de tres varas» (*Devanceiros*, I, 41); en Ribadavia se hacen con estos paños sayas, cerames y pelotes (*ibid.*, 57). En 1339, la mujer de un colono recibe del dueño de la tierra, el mercader Pero Franco de Santiago, «tres varas de ualancina» (*Fueros*, 565). En 1374 el mercader de Padrón Francisco Eanes manda «quatro varas de Valancina para cerames» (AHUS BN, *Santo Domingo* 336, f. 31 v.) . En la nota 329 vimos cómo un mercader de Santiago las introduce por San Sebastián, y en la nota 3 se usan en Bayona. Una barca de Vivero las lleva en 1404 (PRO C47/32/24).

(332) LAURENT, *Un grand commerce... la draperie....*, pp. 212, 217. Ribadavia 1361: 2 sayas de viado, de hombre; 1 cerame de viado, de mujer (*Devanceiros*, I, 57). La bruneta se fabrica en Valenciennes y en Lierre. Orense, 1303: una saya de «broneta» regalada a una «bofoa», y 10 varas en poder de la viuda de un caballero (*Ibid.*, I, 42).

(333) «Sy onbre de fuera de la villa traxer bruges o pano de lino... e los demostrar e desliar para vender, deve a dar al mayordomo VI dineros de cada carga cavalar o mular, III dineros de asnal e de caletro» (*Fueros*, 517). Parece, por el contexto, que se trata de paños llegados por tierra, desde Santiago o desde los puertos del Norte.

(334) V. nota 2 del fol. anterior.

(335) En 1257, María Pérez Balteira promete enterrarse en Sobrado llevando sobre su ataúd una «cubertura de III varas d'estanforth vermello» (MARTINEZ SALAZAR, *Documentos gallegos....*, p. 26). Alfonso Eanes Torrichao, caballero del Sur de Galicia, deja en 1325 una manda «que den a L pobres vergonçosos L sayas d'estanforte ou de valençina de tres varas a saia...» (AHN Clero, Melón, 1461/3, en PORTELA, *La Región del Ob. de Tuy....*, p. 400).

(336) GUAL CAMARENA, M., *Vocabulario del comercio medieval*, p. 431, *s. v.*

(337) *Devanceiros*, I, 120.

(338) LAURENT, *Un grand commerce... La draperie....*, p. 214.

cos convertidos en genéricos es tal, que todos los estudios sobre paños que no se basen en documentos aduaneros de una cierta solvencia están siempre sujetos a incertidumbre.

La entrada de los paños procedentes de Flandes se hacía por los múltiples y complejos contactos que habia entre ambos paises. No se puede desechar, aunque no se conozca bien, la importancia de su llegada desde el interior de Castilla, o desde los puertos del Cantábrico o de Andalucía (339). Otro agente de difusión eran, como ya se apuntó en otra parte, los navíos genoveses, que pronto captaron la capacidad de absorción de paños de los mercados gallegos, y que serán unos intermediarios más en los años en que, por culpa de las guerras con Portugal e Inglaterra, se restringió el tráfico por el Canal (340). Constituían también el cargamento de ida de los navíos de diversas nacionalidades que, desde Flandes, acudían en busca de vino (341) y, por supuesto, de los navíos gallegos que hacian directamente el viaje (342).

Su compra, en Flandes, tenía que hacerse a través de un corredor o *makelaar*. El mercader se dirigía a Brujas y, a través de su hostelero o de sus colegas de la colonia castellana entablaba contacto con el *makelaar*, que iba con él a la lonja de los paños, lugar de transacciones obligatorio para todo comercio de exportación; por su mediación entraba en negociaciones con el pañero vendedor o con su *pijlhouder* (agente de ventas). Hecho el trato, se inspeccionaba el género, se controlaban por los oficiales de la lonja las marcas, medidas y pesos, se embalaba y sellaba y se transportaba al alojamiento del mercader (343) y luego, tras pasar por la aduana, a bordo de la nave.

Por lo que respecta a las otras importaciones, y teniendo en cuenta el papel que tenía Brujas como mercado de intercambio de articulos de países muy diversos, se hace difícil conocer el origen preciso de algunas mercancías que vemos llegar a Galicia procedentes de allí.

Los objetos de cobre y latón y la cuchillería eran producidos sobre todo en Dinant, que dio su nombre a todo este ramo —la *dinanderie*—; se adquirían especialmente en Damme; pero también en Brujas se vendían armas alemanas, procedentes de Colonia. En 1374 una *hulk* de L'Ecluse las lleva a Vivero, y en 1445 una tonelada de cuchillos sale del mismo puerto para La Coruña, cargada por Jean de Verrendre, un mercader de Amberes (344). También la mercería, que sale en ese mismo buque, procede de allí o de los puertos franceses, y la reexportan los gallegos al Mediterráneo (345).

---

(339) Para las variedades de paños que entraban en Castilla, v. Cortes de Jerez de 1268 y de Toro de 1369 (*Cortes*, I. 65 ss. y II, 172); el arancel de peaje de las Cuatro Villas en el siglo XIII, edit. por CASTRO. *Unos aranceles...* «Revista de Filología Española», VIII-1, pp. 1-29; VIII-4, pp. 325-356; IX, pp. 266-276 y X-2, pp. 113-136 (1921-23), y los restos de los cuadernos de diezmos de algunos puertos guipuzcoanos, en GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, pp. III ss.

(340) Hacia 1392 unos genoveses, saliendo de L'Ecluse, «iverunt Galiciam, super quam navim dictus Raimundus apportaverat certam quantitatem pannorum de Valentinam, quos pannos... in dicto loco baratavit in lignaminibus (ASG. Not. Cristoforo Revellino IV, f. 113 ss., en LIAGRE *Les relations commerciales...* II, p. 709).

(341) Los lleva (*lakene ende ander goed*) la coca de J. Westvale en el viaje de ida (GILLIODTS, *Inv. Ch. V. de Bruges*, VI. N.º 1326, p. 537).

(342) PRO C47/32/24.

(343) LAURENT, *Un grand commerce...*, 231-233.

(344) PRO. SC8/210/10493, 10495; SAB. *Groenenbouc A*, 281, n. 2, en GILLIODTS, *C. Estaple Bruges*, 664.

(345) PEATGE, 147.

Con las «ropas, paños, joyas» y, en general, los articulos de lujo y de moda, constituye una mercancía caracteristica de esa área (346).

El estaño, procedente de Cornwall sobre todo, pero también, y desde mediados del siglo XIII, de Alemania (347), tenia en Brujas su *estaple*, desde donde se difundía por toda Europa. No tengo información concreta de cargamentos de él enviados a Galicia (348); pero los gallegos que, como veremos en otro capítulo, lo cogen aunque sea en pequeñas cantidades por todas las partes donde lo encuentran, no podían dejar de adquirirlo en una plaza que no sólo era uno de los más importantes mercados de estaño de Occidente, sino que les resultaba de un acceso extraordinariamente cómodo, y sin las restricciones de tipo militar o fiscal con que se encontraba este material en otros puertos.

En la primer década del XVI, en unos años en que Galicia importa grano de procedencias muy diversas, no falta el enviado desde los Países Bajos, tal vez reexportado desde el Báltico. En 1504, el mercader Anthonis de Vaelgie, de Amberes, envía a La Coruña a su factor Otten Esgrasers en la nave de Willem Laureyssone, de Amberes, con 1.904 *viertelen* de grano; nadie espera el cargamento, que se pondrá a la venta a la llegada y durante la escala de 29 días hábiles prevista para esta operación y para la adquisición de los cueros que debe llevarse como cargamento de retorno (349).

Los efectos navales —cáñamo, resinas, mástiles y vergas— eran también materiales que se podian adquirir en Flandes. En otra parte (350) hemos examinado las posibilidades de este abastecimiento, que los portugueses practican en su propio beneficio, y parte del cual, por lo menos, llega a Galicia por vía directa o a través de las flotas cantábricas.

En cuanto a las rutas de transporte y redistribución, a lo largo de estas páginas se ha visto cómo los gallegos intervenian en ellas sobre todo desde el Sur. No aparecen como transportistas auxiliares de los mercaderes flamencos; en todo caso, y a veces, de la colonia castellana de Brujas (351). Hay que descartar igualmente la posibilidad de una ruta triangular que incluiría a las Islas Británicas en el camino de ida o de vuelta. A diferencia de venecianos y genoveses, los gallegos no son unos neutrales en esas aguas y no pueden practicar indiscriminadamente un comercio que, de hacerse con Flandes, encuentra siempre la desaprobación de Inglaterra. Por razones tanto comerciales como políticas, separarán radical y cuidadosamente sus visitas a uno y otro país (352). No los encontraremos haciendo de intermediarios entre los Países Bajos y las Islas Británicas, aun en un período como el de finales del siglo XV, en el que las relaciones son por fin completamente pacíficas; el comercio entre estos dos países estará asegurado casi todo

(346) Cf. AGS-RGS-III-1484, 170, y los «lienzos finos, holandas» que se adquieren para Vigo a fines del XV (OCAMPO, Cit. ALVAREZ BLAZQUEZ, *Cuadros de Vigo...*, p. 118).

(347) GILLIODTS, *Inv. Ch. Ville de Bruges*, II, 230.

(348) Salvo que proceda de allí, ya muy entrado el siglo XVI, el que llega en buques de La Rochelle (V. *supra*, p. 528).

(349) SAA, *Schepenbrieven*, 3360, n.º 126, f. 215, en DOEHAERD, *Etudes Anversoises*, I, 134 y 168.

(350) Parte I, Cap. IV.

(351) V. cuadro, núms. 44, 49, 52.

(352) El caso de Pelayo de Santiago, ya citado, es prácticamente único, y corresponde a una fase muy temprana. Posteriormente, ningún gallego incluirá Flandes e Inglaterra en el mismo viaje, salvo en casos de arribada forzosa.

por naves de Flandes y Zelanda y por los transportistas bretones llegados de Andalucía y Portugal (353).

* * *

Aunque el peso del condado de Flandes y del eje Brujas-L'Ecluse dentro del área económica de los Países Bajos era enorme, aunque las fuentes son más abundantes, y aunque no tenemos prácticamente noticias de unas relaciones comerciales entre Galicia y los otros condados antes de bien entrado el siglo XVI, no hay que descartar su existencia. Por lo menos en la primera mitad del siglo XV había interés en estos territorios por atraer parte del tráfico mercantil que Brujas monopolizaba. A 6/4/1441 el conde de Holanda suscribe un tratado de comercio con los castellanos; el año anterior ya había hecho lo propio con bretones y hanseáticos (354). Zelanda, que empieza entonces a despertar como una tierra de pescadores, salazoneros, marinos y pequeños mercaderes con grandes afinidades con la Galicia bajomedieval, no ofrece, por esa misma razón, mucho campo para intercambios; sin embargo Middelburg y Arnemuiden, antesala de Brujas y Amberes, reciben a su paso a los navíos gallegos, cuyos mercaderes hacen transacciones comerciales, ya que los encontramos pagando «averías» consulares (355). No hay documentado un comercio en regla con estos puertos antes del siglo XVI; sin embargo, Middelburg, que durante toda la segunda mitad del XV y principios del XVI luchó con bastante éxito por atraer el tráfico ibérico, se fue convirtiendo en una etapa en la que el vino era un artículo de interés primordial (356).

A principios del siglo XVI se inicia una etapa de relaciones activas y bilaterales entre Galicia y estos puertos, especialmente Arnemuiden. Los envíos de vino gallego están compensados por la presencia en las costas de Galicia de los transportistas zelandeses. Estos, que en el pasado habían operado esporádicamente en el acarreo de vinos

(353) SMIT, H. J., *Bronnen tot de Geschiednis van der handel met Engeland, Schotland en Ierland... 1485-1585*, La Haya, 1942, *passim* (recoge tráfico a partir de 1485).

(354) SNELLER, Z. W., *Le développement du commerce entre les Pays-Bas Septentrionaux et la France jusqu'au milieu du XVe siècle*, «Revue du Nord», VII (1922), p. 5. Este documento se halla en el Rijksarchief de La Haya con la sign. 5e Memoriael-Rosa, fol. 164 ss.

(355) Mercaderes gallegos en Middelburg, en 1493 (*Bronnen tot de geschiednis van Middelburg...*, III, 168); la nao *Santa María del Camino*, de Rodrigo Gonçales, rinde viaje en Arnemuiden (SAB, *Reg. Sent. Civiles in 4.º 1517-18*, f. 133 v.).

(356) «Jusqu'à la fin du XVe siècle, Arnemuiden avait été sa rade et Middelbourg pouvait sembler son avant-port. A l'abri des courants et des tempêtes, Arnemuiden était le coeur de toute la circulation maritime de la region... Mais, subordonnée à Middelbourg, Arnemuiden fut toujours étroitement bridée par sa puisante voisine.

Celle-ci, facile d'accès également, se réclamait d'un passé qui justifiait de hautes ambitions. Sa «kraen» avait déjà été renouvelée en 1365-66. En 1385, les Guinigi, de Sienne, y avaient établi une succursale. Les Portugais avaient obtenu un privilège en 1390 en vue de s'y établir (ils en restèrent peut-être là). Au tournant des XVe et XVIe siècles, elle essaya d'attirer les Espagnols et, tout au long du XVIe siècle, les Anglais. Les gens de Middelbourg se firent reconnaître en 1456, 1497, 1504, 1516, 1521 le privilège des transbordements vers Bruges... Ils s'étaient assuré depuis 1433 une manière d'étape générale de toutes les marchandises venant du Midi de l'Europe. Ils disposaient déjà, depuis le XIIIe siècle, d'un privilège pour l'importation des vins du Rhin. Peu à peu, ils l'affermirent et s'appliquèrent à l'étendre à tous les vins: plus ou moins clairement en 1508, en 1523 et de nouveau en 1524, le gouvernement parut le confirmer» (COORNAERT, *Les Français à Anvers*, I, 117-118). V. también UNGER, *Bronnen... passim* y *Middelburg als Handelstadt;* VERLINDEN, *Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal...*, pp. 169-209.

de la costa Norte (357), asumirán ahora el papel de pequeños auxiliares en el ingrato transporte de sal (358).

Hemos visto a lo largo de este apartado la escasa relación directa con Amberes; datos sueltos ya citados nos indican que parte del tráfico de esta plaza —a la que el grueso de la colonia castellana se había ido desplazando, como es bien conocido, a lo largo del siglo XV, en un proceso que se agudiza en la segunda mitad del siglo— se sigue enviando al exterior, cuando se trata de cargarlo en buques gallegos, por L'Ecluse, puerto al que van a seguir fieles durante todo el período en que los estudiamos.

En lo que respecta a sus relaciones y asentamiento, tanto en Brujas como en Amberes, e independiente de su mucha o poca frecuentación, parecen haber sido más que nada aves de paso. Nunca tuvieron una representación importante en las naciones en las que estuvieron sucesivamente integrados: la de España, hasta 1455, y luego la de Vizcaya (359). No hay gallegos claramente identificables en las listas de mercaderes estantes que se conservan para Amberes y Brujas: indudablemente, los que iban se alojaban en las mismas casas y albergues en que lo hacía el resto de los mercaderes y marinos castellanos, pero no parecen haber tenido una particular vinculación con la colonia. Aunque disfrutaban explícitamente de los privilegios de todos los súbditos del rey de Castilla, no suelen identificarse mucho, salvo algunos casos que hemos citado en otras partes, con sus colegas burgaleses y vizcaínos: arreglan entre ellos sus asuntos y evitan a notarios, cónsules y echevinos; en cuanto a pedir dinero prestado, nombrar apoderados y demás servicios de confianza, recurren, en los casos que he encontrado, a mercaderes flamencos y otros extranjeros (360).

Su adscripción al consulado de Vizcaya, partiendo de la ambigua situación creada cuando la escisión de la Nación de España, era muy elástica, y los consulados de ambas naciones se los disputaban a la hora de pagar las «averías», el derecho consular que gravaba las mercancías entrantes y salientes propiedad de los correspondientes nacionales. Las condiciones de 1455 eran que, al crearse las dos nuevas naciones —Vizcaya y Castilla— los residentes en Brujas tenían libertad de inscribirse en una cualquiera de ellas, pero no de andar pasando luego de una a otra (361). Dado que todos o la mayoría de los gallegos no eran residentes, quedaron flotando en un limbo que parece intentaron aprovechar en beneficio propio, escurriendo el bulto a la hora de pagar derechos y declarándose adscritos a la nación contraria. Por lógica, debían pertenecer colectivamente a la nación de Vizcaya, que englobaba a las provincias marítimas, y así se

(357) En 1454 se lleva vino de Betanzos a Inglaterra usando un transportista de Arnemuiden (PRO E28/84). En 1514 se envía vino desde Tuy a Arnemuiden en un navío de Noya (AHUS, *Hospital Real, Escrituras*, leg. 1, ff. 38-40, cit. GELABERT, *Santiago...*, p. 262).

(358) Cf. AHPPO, Munic. IV-D, 128 (5), escr. de 27/3/1509, en la que Johan Fernandez da Ucha, mercader de Pontevedra, fleta el navío *Santa Cruz* de Arnemuiden para ir por sal a Cádiz.

(359) V. *supra*, introducción a esta 2.ª parte.

(360) Rodrigo Gonçales, patrón de la *Santa María del Camino*, pide 161 ducados de oro, sobre garantía de su barco y sus bienes, a Jehan Dolart, de Brujas (SAB, *Reg. Sent. Civiles in-4.º 1517-18*, f. 131 v., n. 1). Rodrigo Vello, un patrón de Finisterre que tiene un proceso pendiente en Amberes contra Alvaro Goes, deja como procuradores suyos a «Alonse de la Cherne», Peter Soys, Jan Pauwels, Andres Dicbier y Jorys Fourmantels (SAA, *Schepenbrieven*, 3847, f. 46 v.).

(361) SAB, *Archives du Consulat de Castille. Registre aux «Ayuntamientos» 1502-1522*, f. 60; GILIODTS, *Cart. Cons. Espagne*, I, p. 70; Cf. MARECHAL, *La colonie espagnole...*, p. 18.

entendió en general, aunque no sin contestación por parte de la nación de Castilla, o «de España» como se la seguía llamando familiarmente en Brujas. En 1493, mercaderes gallegos en Middelburg pagan las averías a la nación de Vizcaya, lo que provoca una reclamación de los cónsules y mercaderes de la nación de Castilla en Amberes, que llegan a pedir a las autoridades de Middelburg que les amparen en su presunto derecho (362). En 1511, un mercader de Rouen tiene una carta de marca contra los coruñeses y la nación de Vizcaya en Brujas se hace cargo de ella por 6.000 libras tornesas (363), prueba de que tenían a La Coruña dentro de su jurisdicción, y de que pensaban resarcirse de la carta, rescatada para evitar una cadena de violencias en el mar, a costa de aquéllos de sus vecinos que apareciesen por la ciudad.

La situación se zanjó definitivamente a 18/11/1512, cuando «se yzo ayuntamiento de deputados e otras personas» y «se les remostro como los Consoles de los Biscaynos pretenden tener derecho a que los Gallegos son de su nazion... (364)», adscribiéndoles sin excepción al consulado de Vizcaya.

Debía de haber un cierto número de mercaderes flamencos establecidos, al menos temporalmente, en Galicia, y concentrados en La Coruña. A veces los encontramos embarcados en navíos gallegos traficando en la ruta Levante-Poniente (365). En otras partes se los encuentra avecindados, sin profesión conocida (366). Hay además por diversas villas de Galicia obras de arte no sólo importadas de los Países Bajos, sino realizadas por artistas desplazados aquí, como el Sebastián de Bruselas que trabaja en la iglesia de San Martín de Noya en 1457, por encargo o bajo la administración de Johan da Estivada (367), y otros bien conocidos cuyo estudio está fuera de lugar en este trabajo.

d/ *Los navegantes hanseáticos: «tramping» y peregrinación.*

Las navegaciones de los gallegos hacia el Norte no van más allá de la isla de Walcheren: cualquier excepción —que hasta ahora no se ha descubierto— no haría más que confirmar la regla. Tampoco se puede hablar de unas relaciones comerciales entre los puertos nórdicos —escandinavos y hanseáticos— y Galicia (368). Sin embargo, la presencia en puertos gallegos de navíos germánicos, tanto de alemanes de la región

(362) Archivos de Middelburg, *Brieven aen de Stad 1406-1499*, n.º 33, en *Bronnen...* III, n.º 351, p. 168.

(363) MOLLAT, *Le commerce maritime normand*, 420.

(364) SAB, *Arch. C. Castille, Registre Ayuntamientos 1502-22*, f. 60. Cf. MARECHAL, *La colonie espagnole...*, 18, n. 4.

(365) «Anaqui de Colunya», «Coli de la Corunya», «Anrich de Flandes», «Marti Borza de Flandes», que entre 1413 y 1417 sacan mercancía de Valencia para Andalucía, Galicia y L'Ecluse en las naves de Francisco de Perbes (destino Coruña-Flandes) y Diego Pérez, de Noya (destino Galicia) (ARV MR 32 f. 59 v.; B-249, f. 549, y 255, ff. 376 v., 391).

(366) «Johan de Brugias», en Bayona (PORTELA, *La región...*, 75 n. 32).

(367) LA IGLESIA, A. de la, *El idioma gallego*, La Coruña, 1886, II, p. 25.

(368) Las recientes investigaciones de Vicente Almazán, basadas en fuentes escandinavas, documentan la existencia de una corriente de peregrinación a Santiago que no parece haber tenido una vertiente económica digna de tenerse en cuenta, y que se canalizaba en gran medida por los intermediarios germanos. En su trabajo, muy fiable y documentado, no registra en absoluto la presencia de gallegos en estos países. (ALMAZAN, Vicente, *Gallaecia Scandinavica. Introducción ó estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media*, Vigo, 1986).

renana, que tenían su salida al mar por Brujas, como de los puertos de la Hansa, no era infrecuente, pero se debía en gran medida a la peregrinación. Naves de Rostock, Danzig, Hamburgo, Lübeck, Stralsund, viajaban con peregrinos rumbo a *Jakobsland* desde los siglos XIV al XVI (369) y, al parecer, eran también utilizadas por los escandinavos que acudían al santuario del Apóstol (370).

¿Comerciaban también los patrones y armadores de estas naves de peregrinos, como sabemos que lo hacían los ingleses? Es más que posible: una buena parte de los peregrinos que las fuentes nos han identificado eran marinos y mercaderes. Por el diario del mercader de Lübeck Heinrich Dunkelgud, que hizo el viaje en 1479, se sabe que realizó actividades comerciales en algunos puntos del trayecto, y no sería el único que, combinando la utilidad con la devoción, aprovechase la misma ruta para las dos cosas (371).

No hay testimonios de un intercambio de productos de más allá del Mar del Norte; ni siquiera Dollinger ha podido encontrar trazas de un comercio directo con Galicia (372). Lo que sí sabemos es que los hanseáticos que venían a nuestros puertos eran sobre todo unos intermediarios más del comercio inglés y franco-flamenco, transportistas mercenarios en su mayoría, fletados en Brujas o en la Bahía, y que llegaban haciendo cabotaje por toda la costa del Golfo de Vizcaya.

Aparte de las naves dedicadas específicamente al transporte de peregrinos, entre los que se diferenciaban bien los «osterlines» de la costa y los «alemanes» de Colonia y las otras regiones renanas (373), los navíos mercantes que se acercaban por estas costas procedían de los puertos hanseáticos, sobre todo de la Prusia oriental. Transportistas de poca categoría, se diferenciaban bien de los grandes navíos que iban en ruta directa a cargar de sal a Portugal, y que apenas tocaban en Galicia (374). Su gran momento fue el último cuarto del siglo XIV y los primeros años del XV, cuando la guerra abierta con Inglaterra y la posterior ola de piratería que se desencadenó hicieron de ellos unos auxiliares inestimables para los gallegos que temían las aguas del Canal (375). Los vimos ya un poco más arriba, fletados en la propia Galicia y llevados también por intermediarios desde Francia y Flandes, acarreando los habituales productos de intercambio al abrigo de su pabellón neutral. Pero los asaltos a buques prusianos al

(369) V. LACARRA, *Las Peregrinaciones...*, I, pp. 78-101 (esp. 78-79, en que cita, en 1317, a Volmar von Baumgarten, burgués de Rostock), y DOLLINGER, *La Hanse*, p. 228.

(370) En 1508, Franz Wessel, de Stralsund, que lleva más de 150 peregrinos a Santiago, realiza un periplo por Noruega, Escocia, Flandes, Francia e Inglaterra, de donde tiene que salir escapado por problemas con la justicia (DOLLINGER, *Op. cit.*, p. 228). V. *supra*, n. 369.

(371) LACARRA, *Op.cit.*, 100.

(372) Dollinger generaliza, sin dar apoyo documental: «des navires allemands fréquentaient les ports asturiens, Bermeo, Vivero, Laredo et probablement La Corogne, où debarquaient les pèlerins se rendant à Saint-Jacques de Compostelle. Ils y vendaient leurs céréales et leurs harengs, y achetaient du fer, de la laine, du vin et des fruits» (*La Hanse*, 318).

(373) En 1401 un vasco asalta en el mar, tomándola por portuguesa, una «nef d'Allemaigne» con peregrinos, en su viaje de vuelta de La Coruña a L'Ecluse, donde hacen la denuncia ante el Bailli de l'Eau (ADN. B-6086, f. 2 v.).

(374) Cf. MARQUES, A. H. de Oliveira, *Navegação Prussiana para Portugal nos princípios do Século XV*. «Ensaios da História Medieval Portuguesa», Lisboa, 1980, pp. 135-157.

(375) V. *supra* y cuadro sobre las relaciones marítimas con los puertos continentales del Canal.

servicio de gallegos, o navegando entre Galicia y Flandes, son frecuentes en esos años (376). Después, no tenemos más noticias de las funciones auxiliares de estos navegantes.

La interrupción de su actividad al servicio de los mercaderes gallegos puede haberse debido a una conjunción de factores: reanudación del comercio pacífico con Inglaterra, incremento de la propia flota de Galicia y, sobre todo, la fuerte oposición que presentaron los castellanos a los hanseáticos en los puertos del golfo de Vizcaya. El duro castigo que les propinaron en La Rochelle en 1419, la guerra declarada que siguió después, el embargo hanseático de 1433 y la paz final del año siguiente, que impedía a los alemanes toda actividad intermediaria y solamente les dejaba llevar vituallas de su tierra a los puertos castellanos (377) explican suficientemente su ausencia en esos años y de cara al futuro; en adelante, no tenemos más noticias de ellos en la costa gallega dedicados a otras actividades que no sean el transporte de peregrinos, o en escala hacia otras partes. Incluso las importaciones de grano del Báltico —que el tratado sigue permitiendo— no parecen hacerse directamente: si algún trigo entró en Galicia procedente de esas tierras, lo que no es imposible, lo hizo a través de la plaza intermedia de Brujas (378). Solamente en los años de tensión con Francia, a finales del siglo XV, parece volverse a recurrir al «tramp» de la primera etapa, esta vez para el suministro de sal (379), pero se trata solamente de casos muy aislados.

Así terminó un tráfico que no parece haya tenido nunca mucha importancia: gallegos y «osterlines» siguieron encontrándose en Brujas y L'Ecluse, su principal plaza de intercambios; las llegadas a La Coruña de navíos de la Hansa con peregrinos durante los años finales del XV fue relativamente frecuente, y dio lugar tal vez a un discreto comercio, del que no conocemos detalle alguno (380).

(376) En 1378, el navío de Goswin Grote, de Danzig, patrón Tideman Sticker, que muere en la pelea (Cit. LACARRA, *Op. cit.*, I, 81); en 1403, el *Santa María de Prusia* (Danzig), patrón Frederik Bertranson, fletado por Domingo Díaz de La Coruña, y el *Marieknecht* de Danzig, de Johann Lilybringes, fletado por Fernando de Santiago y otros (Cuadro, núms. 24 y 25).

(377) DOLLINGER, *La Hanse*, 318; SUAREZ, *Navegación y comercio...*, 107.

(378) V. el apartado anterior, dedicado a Flandes.

(379) Peter Brand, de Lübeck, en 1480 (AGS-RGS-IX-1480, 240).

(380) «El 10 de abril de 1473 salieron por el Elba cuatro barcos de Hamburgo, en sociedad con otros hanseáticos, con rumbo a Santiago». En 1479 vienen, vía Brujas, mercaderes de Danzig y Lübeck. «Una crónica prusiana no se olvida de mencionar que el año 1484 fue «goldenes Jahr», o sea año de júbilo y perdonanza, con cuyo motivo el número de peregrinos debía aumentar considerablemente» (LACARRA, *Peregrinaciones...* I, 99-101). Para más información sobre la peregrinación por mar, v. HAEBLER, *Das Wallfahrtsbuch*.

Observaciones:

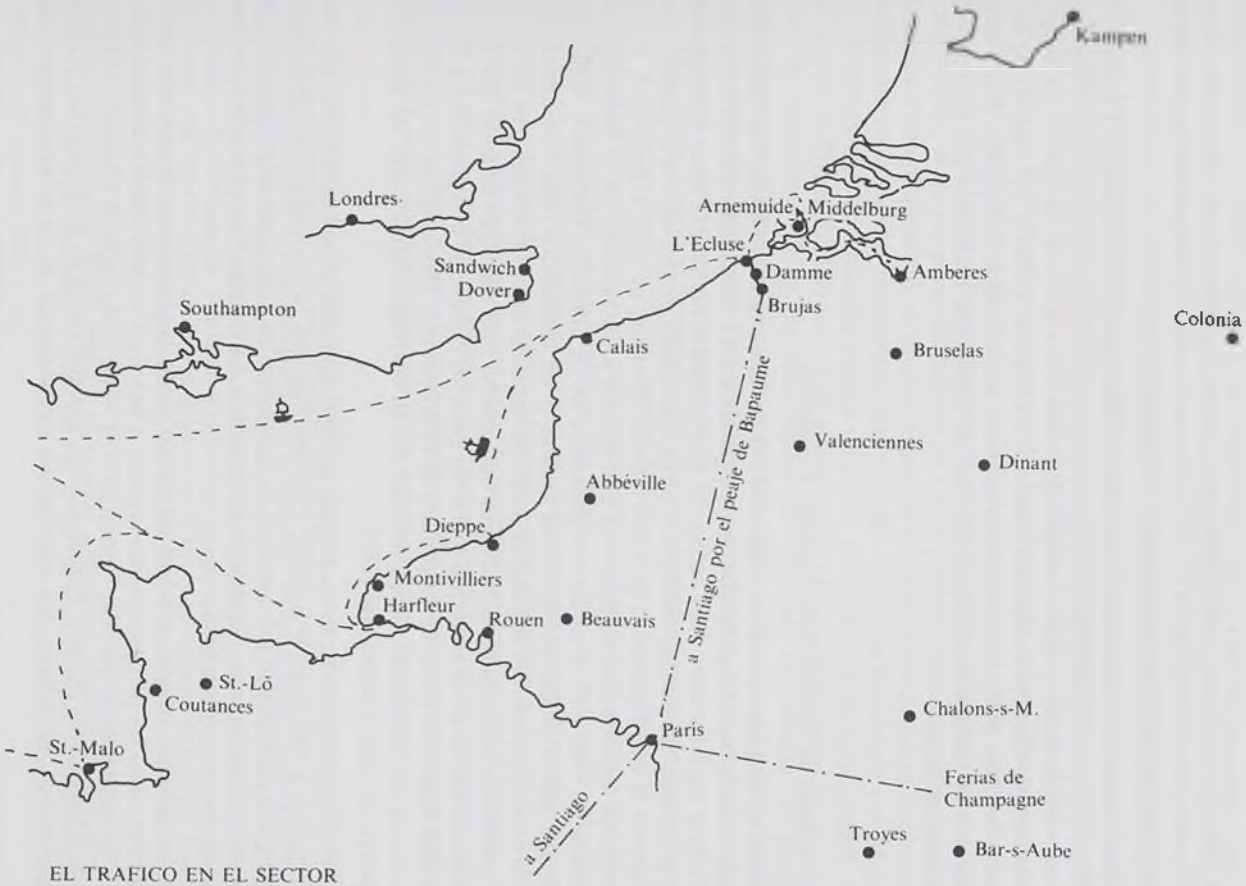
—Al proceder de fuentes parciales y ser prácticamente imposible deslindar participaciones en viajes que eran en parte propios y en parte de transporte, se ha incluido aquí, indistintamente, todas las idas y venidas de estos buques. Igualmente, los cargadores, consignatarios y cargamentos que las fuentes nos han dado hay que entenderlos, en su mayoría, como datos relativos y parciales.

—La indicación «Costa Norte» se refiere a buques que han sido localizados circulando por el Canal más allá de Bretaña y sin destino especificado, que puede ser Normandía o Flandes.

Fecha	Buque	Origen	Destino	Cargador/Consignatario	Cargamento	Referencia
(1) 1328, Dic.-Enero	*Sanctus Spiritus*, de Coruña Alfonso Domingues	Coruña	Costa Norte	Domingo de Boán y Pedro Clergue, de Santiago	—	CPR. 1328-9. p. 422
(2) 1357, Mar.	*Santa Maria* de Llanes	Viveiro	Brujas, y vuelta	Johan Afonso, de Vivero	—	CPR 1357,p. 522
(3) 1371,Mar.	*Blythelenere*, de L'Ecluse	Vivero	L'Ecluse	Willem Prodomme,flamenco	Vinos	CPR. 1371, p. 62
(4) 1374	*Cristoffre*, de L'Ecluse Walter Jansson	L'Ecluse	Vivero	Henri Rocard, criado y apoderado de Jehan de Massemunster, de Brujas	Paños y armas	PRO SC8/210/ 10493-95
(5) 1374, Mar.	El mismo	Vivero	L'Ecluse	Los mismos	Unas 86 tons. vino	»
(6) 1373/4 Set.-Ener. Febrero	Kogge *Saint Esprit* de Prusia Jan Westvale	Flandes-Bermeo, Laredo	Vivero	Francisquin Bouson, Hermanos Della Rocca, placentinos; el patrón	Paños	GILL. Inv. Charles V. Br. VI, 537
(7) 1374, Feb.-Mar.	El mismo	Vivero	L'Ecluse	Los mismos; Afonso de Ferrol, mercader de Vivero, y otros	50-60 tons. vino Vivero, bl. y t. Cueros	SAB. Politieke Oorkonde, 1e Recks. n. 1325/1-4
(8) 1374 Diciembre	*S. Nicolás* de La Coruña Johan Sanches	Coruña	Costa Norte		150 quint. hierro, 3 pipas miel, 46 q. sebo, 10 docenas pieles cabra, 15 cerdos salados, 28 tons. congrios secos y salados, 200 pieles de ciervo, 9 cajas de contenido desconocido, 50 piezas de oro, doblas y francos (carg. total).	PRO, C145 V. III, 205/6, p. 356
(9) 1378, 8/12	Barca *Sta. Catalina*, de Vivero, Juan Martinez de Trobica, de Bermeo	Sevilla	Brujas	Merc. genoveses de Sevilla; Merc. de a bordo de Bermeo, Vivero y Castro		SAB. Oud. Witt. 143
(10) 1394	Nave gallega	Mallorca	Brujas	Cin. Datini	10 costales de almendras de Jávea	ADP, cit. DINI, Pratica..., p. 177
(11) 1394	*Santiago*, de Pontevedra Domingo Vidal	Barcelona	Flandes	Vendida en Barcelona, con este viaje pendiente		AHPB. B. Nadal, Man. 1393-94, ff. 47 ss.
(12) 1397-8 Dic.-Febr.	Nave de La Coruña Domingo Vidal	Gaeta	L'Ecluse, vía Andalucía	Mercaderes lombardos	Aceite, en Gaeta. Vino en Andalucía	CCR, 1397-8, p. 252-3
(13) 1401, 1/7	Barca *Sta. Maria*, de Vivero	L'Ecluse, Harfleur	Vivero	Mercs. de Vivero	Paños de Valenciennes, Beauvais, St.-Lô, Montivilliers. Otras merc. 20 cajas s./especif. = 20.000 esc./oro	C74/32/24
(14) 1402 May.-Jun.	Barca de La Coruña Johan de S. Johan	Vivero?	Brujas	Alexander de Vos, de Brujas	Aceite de oliva, vino tinto, unto, 84 cueros en pelo	CCR, 1402, p. 545
(15) 1402, 3/5	Nave de La Coruña Afonso de Beliquer	Coruña	Costa Norte	El patrón y otros	Cueros, cera, sebo, vino, etc., por valor de más de 9.000 esc./oro (c. total)	C74/32/24

Fecha	Buque	Origen	Destino	Cargador/Consignatario	Cargamento	Referencia
(16) 1402, 3/5	Barco de Bermeo	Vivero	Costa Norte	—	84 tons. vino de Vivero, 1 ton. cueros (carga total)	» »
(17) 1402, 4/5	Barca de La Coruña Johan de S. Johan	»	Brujas	El patrón y otros	150 tons. vino de Vivero, 92 cueros salados, 2 pipas aceite.	» »
(18) 1402, 30/4	Barca de La Coruña Afonso da Marina	Coruña	Costa Norte	El patrón y otros	Cueros, cera, sebo, vino, etc., por valor de 4 000 esc./oro (c. total).	C47/32/24
(19) 1402	Nao *Espiritu Santo*, Coruña	Harfleur	Flandes?	Varios de Rouen	Arenques, alumbre, garanza, verdín	A. Comm. Rouen, 92/12
(20) 1402	Nao, de Coruña? Johan de Santa Maria	Harfleur	Flandes?	»	»	»
(21) 1402	Barca *Santiago*, de Noya	Harfleur	Flandes?	»	»	»
(22) 1403	Buque portugués	?	Flandes	Gil Pérez y Johan de Lobelle, de Santiago	G.P.: dinero en oro (doblas, coronas, ducados y florines).	CPR, 1403, p. 281
(23) 1403, 17/4	Nao de Coruña Fernan Verdeal	?	Costa Norte	—	—	CCR, p. 67
(24) 1403, Abril	*Marieknecht*, de Danzig J. Lilybringes	Coruña	Costa Norte	Fernando de Stgo., Ares Afonso de Coruña «J. de Curtois» de Vizcaya	por valor de 675 coronas	CCR, 69-70
(25) 1403, 22/5	*Santa María* de Danzig Fred. Bertramsson	Coruña	Costa Norte	Mercs. de Santiago y Coruña	valor 4.363£ 6s. 8d., cera pieles bueyes y vacas, sebo, hierro, aceite, etc., 12.500 nobles/oro.	CCR 1403, 18, 94
(26) 1412	Nao de La Coruña Alvaro Fiel	Valencia	Flandes	—	—	ARV, B-248 b, 510 r. y v
(27) 1412	Nao de La Coruña Alfonso de Beliquer	Valencia Murviedro Coruña	Flandes	—	Vino de Murviedro, etc.	ARV, B-248 b, 539, 544, 546 v., 547
(28) 1413-14	Nao *Sta. María de Belén*, de Coruña. Francisco de Perbes	Valencia Alicante	St.-Malo L'Ecluse	«Colin de La Coruña» lleva merc. hasta Sevilla	Vino de Alicante, etc.	ARV, B-249, 594, 597, 597 v.
(29) 1414	Barca de La Coruña Vasco de Santiago	Valencia Alicante	Flandes	Jofre de Meyá, de Valencia, etc.		ARV-B-251, 364, 367
(30) 1415	Nao de La Coruña Pero Patiño	Valencia	Flandes y vuelta	Gente de a bordo y otros		ARV B-253, 506
(31) 1417	Nao de Noya Gil Rodrigues	Valencia Sevilla Portugal	Flandes	Gente de a bordo y otros	—	ARV B-256, 182, 196, 209 v., 216
(32) 1420	«Holk» de Galicia	Capturada en el Zwin (Brujas-Genova o v. ?)		Merc. lombardos y flamencos	«de gran valor» '	*Hanserecesse*, VII, 67 n. 145
(33) 1422	Nao de La Coruña Gomes Pita	Valencia Mallorca Cádiz Sevilla?	Galicia-L'Ecluse	Merc. valencianos y genoveses/ Merc. flamencos y suizos	grana, etc	ARV, B-258 bis, 60, 84, 108 v., 110, 120.-AHM Not. A Contesti, f. 198 v. ASG. Not. G. Canella, VI 135.-PRO SC 8/4788
(34) 1424	Buque de Noya Gonçalvo Salgado	Flandes?	Barcelona	Varios pañeros y peleteros de Barcelona	Paños, peletería	AHCB. Not IX-13
(35) 1424	Buque gallego, Pero Eanes	»	»	»	»	»

	Buque	Origen	Destino	Cargador/Consignatario	Cargamento	Referencia
(37) 1432	Nao de La Coruña Martín García	Valencia Portugal Galicia	Flandes	Flet. valencianos	—	ARV B-269, 41 r. y v. 256 v., 264
(38) 1432	Nao de Muros Johan de Mendoça	Valencia Alicante	Flandes	Flet. genoveses (Italiani, Cattaneo)	Vino?	Ibid., 306 v., 308-309 v.
(39) 1445	Buque de La Coruña	L'Ecluse	La Coruña	Jean de Verrendre, de Amberes	1 tonelada de cuchillos, mercería	SAB, Groen. A, f. 281 n. 2
(40) 1446, Febr.	Nao *Santrona*, de La Coruña Francisco de Baldayo	Coruña	Brujas y vuelta	Varios merc. Coruña y Santiago	—	BRAG CDH I, 142-143
(41) 1446, Febr.	Nao *Sta. María* de La Coruña J. Suares	Coruña	Brujas	Varios merc. Coruña y Santiago	—	—
(42) 1450	Nave (de La Coruña)	—	L'Ecluse	D. de Soto y otros	arrestado, con la nave, por el Bailli de L'Eau	ADN B-6118, f. 1
(43) ca. 1480	Navío de Vigo	Francia, Flandes	Vigo	D.ª María A. de Pazos, de Vigo	«holandas», mercería fina	OCAMPO
(44) ca. 1484	Nao de La Coruña Vasco da Ponte «Bastardo»	Flandes	Costa Cantábrica (y Coruña)	Cía. de los Pardo, de Burgos	Ropas, paños, joyas	AGS-RGS-III-1484, 170
(45) 1493, Ener.	Navío gallego	—	Middelburg-Amberes	Mercaderes gallegos	—	Bronnen... III, 168
(46) 1504.	Ballener gallego, ¿Vigo? Gomes de Vigo	Flandes	Barcelona	—	—	ACA, Ancoratges, 78 15/4/04
(47) 1504	Buque de Amberes Willem Laureysson	Amberes	Coruña	Anthonis de Vaelgie y su factor Otten Esgraser	1904 «viertlen» de trigo a poner en venta a la llegada	SAA, *Schepenbrieven*, 3360/126, f. 215
(48) 1504, Marzo	El mismo	Coruña	Amberes	Los mismos	150 docenas de cueros	Ibid.
(49) 1514	*Nuestra Sra. del Campo*, Muros, Pedro García de Serres	Andalucía	Amberes	Felipe de Carrión, Amberes	vino bastardo, 47 tons.	SAA, *R. Procuratien*, 1513-14, f. 37 v.
(50) 1514.	*Sta. M.ª de Gracia*, Finisterre Rodrigo Vello	Amberes	Galicia?	—	—	SAA, *Schepenbrieven*, 3847, f. 46 v.
(51) 1517.	*Sta. M.ª del Camino*, ¿Muros? Rodrigo Goncalves	La Rochelle	L'Ecluse (Desv. a Galicia) Brujas retorno por Armemuiden	Varios merc. de París; Jean Dolart de Brujas	86 tons. vino de Poitou	SAB, *Reg. Senten. Civ. in. 4.º, 1517-18*, f. 133 v.
(52) 1518, Jul.?	El mismo	L'Ecluse	Italia y vuelta	Unos merc. españoles de Brujas	(viaje pendiente)	Ibid., 131
(36) 1429	Buque gallego, Coruña o Pontevedra, Pero Vidal	Tortosa	Flandes	Genoveses?/Consign. flamenco	Lana?	ASG, S. Giorgio, Primi Cancellieri, Sala 83, busta 87



EL TRAFICO EN EL SECTOR
FRANCO-FLAMENCO DEL CANAL

3) *INGLATERRA*

Dadas las continuas hostilidades que dieron la tónica de las relaciones anglo-castellanas durante los siglos XIV y XV, el comercio entre ambas naciones se desarrolló durante este período bajo el signo de la inestabilidad.

Esta situación, originada en una tensión triangular entre Inglaterra, Flandes y la Castilla lanera, y en la que Galicia no tenía arte ni parte, dio al comercio gallego con Inglaterra un carácter singular, articulado sobre dos corrientes de tráfico paralelas y aisladas: una de ellas, una auténtica línea con La Coruña, cubierta por ingleses; la otra, una serie de viajes de carácter más convencional, accidentados y dispersos, desde diversos puertos de Galicia hasta otros del Sur de Inglaterra, realizados por iniciativa de mercaderes gallegos.

a/ *Los ingleses en Galicia: peregrinación y comercio*

Pese a las tensiones antes señaladas, el tráfico anglo-castellano fue importante durante toda la baja Edad Media: ambos países tenían demasiado que ofrecerse para interrumpir sus relaciones. La Castilla del Norte tenía el hierro y la lana; Andalucía los vinos generosos, las plantas tintóreas y otros apreciados productos. Pero, ¿cómo capeó el temporal el frágil comercio gallego? Galicia no tenía, de cara a Inglaterra, ningún producto de exportación competitivo equivalente a su pescado en el Mediterráneo; exportaba un vino que no podía compararse a los de Gascuña, Portugal o Andalucía; importaba paños de calidad más bien común, y en cantidades poco considerables al lado de otras regiones. No le hubiera resultado rentable afrontar los peligros del Canal, y las relaciones anglo-galaicas hubieran sido mucho más esporádicas de lo que fueron sin la circunstancia de la atracción que tenía para los ingleses la peregrinación a Santiago, la más socorrida fuera de los centros de la propia isla. Desde época muy temprana, la presencia en Galicia de navíos ingleses sin su correspondiente carga de peregrinos constituye un caso excepcional (381).

Aparte, naturalmente, de los buques gallegos armados de salvoconductos que iban directamente a los puertos ingleses, y de los que nos ocuparemos más adelante, la solución a la continuidad del comercio la aportaron las numerosas naves inglesas que, transportando peregrinos, llegaban regularmente a La Coruña todos los años y masivamente en los años jubilares del Apóstol.

Creo que los autores que han estudiado tanto las relaciones comerciales anglo-castellanas como las peregrinaciones inglesas a Santiago no han hecho suficiente hincapié en la importancia que este continuo ir y venir tuvo para el comercio entre La Coruña y los puertos ingleses. Wendy Childs, tomando nota de las numerosas travesías con peregrinos, se extraña por esta misma circunstancia de la relativamente escasa

(381) En 1234, la famosa *magna navis* de Enrique III, cargada de mercancías, se encontraba en La Coruña, bajo arresto, mientras en Inglaterra se ignoraba su paradero. Fernando III lo comunicó al rey inglés, invitándole a enviar una persona autorizada a hacerse cargo de ella (*CPR 1232-47*, p. 68).

presencia gallega en Inglaterra (382). Constance Storrs, aunque señala que efectivamente las naves que transportaban a los peregrinos iban a realizar empresas comerciales (383), lo deja ahí, pues su trabajo se centra exclusivamente en el hecho de la peregrinación.

Estas naves traían también mercancías, y se llevaban otras como cargamento de retorno. La peregrinación era el objetivo primordial y, si resultaba innegablemente útil y muchas veces la única vía posible, no era un pretexto ni una tapadera para encubrir bajo un manto religioso unos «sórdidos» intereses mercantiles, que se daban por sentados cuando no se expresaban abiertamente. Las naves que traían a los peregrinos eran, en realidad, unos mixtos de carga y pasaje. Abarrotadas de gente que hacía la corta pero a veces dura travesía en condiciones de extrema incomodidad, amontonados en los entrepuentes, la mayor parte del espacio de carga quedaba libre para la mercancía. Los peregrinos no completaban, ni mucho menos, la capacidad real de carga del buque. Sin detenernos en casos muy ostensibles, como los del *Antony* de Darmouth y el *Mayflower* de Plymouth que, con sus cien toneles de porte, llevan treinta peregrinos cada uno, o el *Andrew* de Plymouth, 200 tons. y 80 peregrinos (384), el espacio sobraba en cualquier caso. Si calculamos 70 kg. de peso medio por persona, un centenar de peregrinos significarían unos 7 toneles de carga; es evidente que, en el más pequeño de los navíos, quedaba capacidad suficiente para toda clase de bultos que podían estibarse sin tantos miramientos como los seres humanos.

El carácter comercial de estos viajes está suficientemente documentado. Los conocemos a partir de unas licencias concedidas por el rey de Inglaterra a armadores y patrones de naves súbditos suyos para transportar peregrinos a Galicia, y que aparecen con cierta regularidad en los archivos del reino a partir de mediados del siglo XIV (385). El objeto específico de la licencia es el transporte de estas personas a un país extranjero, en momentos en que las relaciones entre Inglaterra y Castilla obligaban a restricciones y precauciones de este tipo, y contando con que, de todas formas, y como vimos en otra parte de este trabajo, solían caer pesadas responsabilidades sobre los patrones con respecto a cierto tipo de pasajeros (386). No se cuestionan sus actividades mercantiles, a las que hay alusiones tanto expresas como implícitas.

---

(382) «The scarcity of references to Galician shipping... is however surprising in view of the importance of Corunna as a disembarkation point for English pilgrims on their way to Santiago... yet the pilgrim activity was clearly insufficient to stimulate Galician shipping and English vessels overwhelmingly predominated» (*Anglo-Castilian Trade*,p. 154). «Nor was the rest of the northern coast much visited by the English except that their ships frequently ran into Corunna with pilgrims for Santiago de Compostella. The coast was rockier, the hinterland poorer, although not devoid of interest, and there was less chance of quick sales of the large cargoes of cloth the Englishmen sent,so that apart from the Portuguese ports the English had no main ports of call between Bilbao and Andalusia» (*Ibid.*, 180).

(383) «With the sixties [S. XIV] came the early signs of those pilgrim sailings which were to continue... until the late XVIth century. Most were commercial ventures authorised by royal licence but there were occasional private parties...» (STORRS, Constance M. *Jacobean Pilgrims from England from the Early Twelfth to the late Fifteenth Century*. Unpublished M.A. Thesis. University of London, 1964, f. 43).

(384) V. Cuadro *Viajes de buques ingleses a Galicia*, año 1456, 18 y 20 de Febrero y 13 de Mayo.

(385) PRO. London. Las series donde se encuentra el grueso de las licencias son los *Patent Rolls, Close Rolls* y *Treaty Rolls*.

(386) V. *supra*, p. 466.

En 1368 se da licencia al propietario o patrón de la *Katherine* de Bristol para ir a La Coruña con peregrinos y volver con mercancías de allí (387). Las mismas condiciones se conceden al año siguiente a Walter Derby, William Canynges y Ellis Spelly de Bristol; los dos últimos, armadores de la *St.-Mary Cog*, podrán hacer un número ilimitado de estos viajes durante un año (388).

A partir de estas fechas, esta autorización expresa para tomar mercancías en Galicia no se repetirá más en las licencias, que van variando de formato; pero está implícita en la prohibición que se hace en todas de sacar cosas vedadas. El carácter de éstas también varía según las circunstancias, pero entre ellas figuran siempre el oro y la plata, amonedados o no. En ocasiones el veto a la saca de estos metales es absoluto; en otras se les deja llevar una imprecisa cantidad que no pase «ultra rationabiles expensas suas».

Varias licencias de 1391 a naves de Dartmouth y Barnstaple se conceden especificando que los peregrinos deberán abonar los derechos aduaneros y demás impuestos reales que les corresponda pagar en el puerto (389). La peregrinación, por lo tanto, no eximía de la fiscalidad a peregrinos ni tripulantes, y esto es importante para comprobar una vez más que no funcionaba como un pretexto interesado en este sentido, aunque sí, como veremos, en el de la seguridad, y que el comercio que la acompañaba era un fenómeno simultáneo, y no originado ni especialmente favorecido por ella. Abundan en lo mismo otras de años más tarde, como la que se concede en 1414 a Richard Hill de Weymouth para sacar a bordo del *Leonard* 40 peregrinos. El rey da orden a todas las autoridades de la costa, especialmente las aduaneras, de que les dejen entrar y salir sin molestarles, siempre que paguen los correspondientes derechos de aduana, concretamente los *Customs and Subsidies* («Custumis, subsidiis & aliis deveris nobis inde debitis») y que no saquen cosas vedadas (390).

Entre las minuciosas prohibiciones y restricciones que se imponen a los viajeros y que son más o menos estrictas según las circunstancias de cada momento (391) no aparece nunca la de llevar mercancías a Galicia o traerlas de vuelta; cuando en algunos casos esto se autoriza expresamente, es porque hay dificultades; en otros se limitan a recordar que, peregrinos o no, tienen que pagar sus impuestos como todo el mundo.

Saliéndonos del ámbito documental de las licencias, tenemos otras pruebas más directas. Se han podido obtener asientos contables del paso por las aduanas inglesas de algunos de estos buques, que comentaremos con detalle más adelante; en 1440, la *Catherine* de Bristol, que llega a La Coruña con peregrinos, y sufre un arresto, lleva a bordo mercancías, que son requisadas y deberán luego devolverse («... e mandaron logo desenbargar a dita barcha et mercadorias...») y dinero («certas coronas de ouro») (392). En 1456 una nave de Carmarthen, atacada en alta mar por castellanos, iba en peregrinación a Santiago y llevaba mercancía por valor de 4.000 *saluts* (393).

---

(387) *CPR 1367-70*, p. 122.

(388) *Ibid.*, 212 y 226.

(389) *CPR 1388-92*, pp. 387, 390.

(390) PRO. *Teatry Rolls*, C76/97 m. 25.

(391) Sacar oro y plata, amonedado o sin amonedar, y algunas otras cosas que se detallan en cada caso; divulgar secretos que perjudiquen al rey o a la nación; pasarse al enemigo; ser nobles o eclesiásticos... (V. cuadro *infra*).

(392) ACS. Carp. 3/1, publ. LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, ap. XXI, p. 74 ss.

(393) *The Great Red Book of Bristol*, ed. Veale, Bristol, s.a., VIII,pp. 76-78

Los mercaderes y armadores ingleses tenían muy buenas razones para simultanear el transporte de peregrinos con el de mercancías. Ya hemos mencionado lo accidentado de las relaciones con Castilla; sus altibajos entorpecerán las visitas a Inglaterra de los gallegos, que no tienen ningún móvil piadoso que les sirva de escudo (394). Los ingleses sí lo tendrán al ir a Santiago, y se acogerán a sus ventajas, que eran importantes. Los buques de peregrinos estaban bajo la protección oficial del rey de Castilla y del señor de la tierra, y además a salvo del sistema de represalias, por legítimas que éstas fueran (395). Cuando la citada barca *Catherine* fue arrestada por unos vecinos de La Coruña, el arzobispo D. Lope de Mendoza mandó liberarla inmediatamente y devolver al patrón los bienes que se le habían tomado. El arzobispo reconocía el derecho de represalia de los coruñeses, pero invocó en contrario las leyes y privilegios reales y las constituciones de la Iglesia de Santiago. En estas condiciones es obvio que los mercaderes extranjeros buscaban peregrinos en que escudarse. Los ingleses tuvieron la suerte de que el mar era el único camino, y de que parroquias enteras viajaban al Apóstol, justificando así los fletamentos totales de navíos; en los otros países los peregrinos preferían desplazarse por tierra y posiblemente el carácter de sus rutas marítimas no facilitaba el transporte regular y masivo de pasajeros.

A los propios peregrinos, las condiciones en que hacían el viaje les empujaban a comerciar, simplemente para cubrir los gastos del pasaje y disponer de algún dinero a la llegada. Tenían, como vimos, muy restringida —cuando no totalmente prohibida— la saca de moneda fuerte; la de vellón no se la querían en ningún país extranjero, y no se podía ir a Santiago con las manos vacías: había que pagar comidas, alojamientos, ofrendas, certificados de peregrinación... La mejor solución era embarcar una partida de mercancía, ajustada a los medios de cada uno, o haciendo fondo común entre varios, para negociarla a la llegada, y repetir la operación en el viaje de vuelta. Las tripulaciones, por su parte, tenían su pacotilla a la que no renunciaban a la ligera; todo esto hacía que las naves de peregrinos operasen como mercantes, en el peor de los casos, en buena parte de su capacidad.

Habiendo quedado claro que no debemos establecer distinción entre los barcos de peregrinos y los que aparecen en otras fuentes en actividades exclusivamente mercantiles, nos encontramos con una considerable y muy regular corriente de tráfico entre Inglaterra y Galicia, que tenía como cabeza de puente el puerto de La Coruña.

Toda la documentación sólida y fiable que se conserva señala hacia éste como el único puerto de desembarco de los viajes ingleses. Las menciones a entradas por Noya y Muros y —más improbables aún— por Muxía y Camariñas, hechas por historiadores del pasado y transmitidas sin apoyo crítico, no han encontrado de momento confirmación documental. La ocasional presencia de buques y mercaderes ingleses en esos puertos se debe, en la mayoría de los casos recogidos, a escalas técnicas y arribadas forzosas (396). Antes de la fundación de La Coruña, los ingleses que acudían a Galicia entraban

(394) Es cierto que se registran peregrinaciones por mar de castellanos a Canterbury vía Winchester, desembarcados en Southampton (PLATT, C., *Medieval Southampton. The Port and Trading Community A.D. 1000-1600*, London-Boston, 1973, p. 28); pero no tengo noticias de que esta peregrinación tuviese muchos adeptos en Galicia.

(395) Salvoconductos publicados por LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, p. 153 y ap. doc. n.º XV.

(396) A finales del XV están registradas las escalas en Muros de Philip Berk de Plymouth, en un navío de Pouldavy (AGS-RGS-IX-478, 73) y John Scriven de Bristol, en ruta Lisboa-Bristol,

en ocasiones por el Burgo del Faro, pero sobre todo por Padrón (397); luego el tráfico de peregrinos —y la mayor parte del internacional— se canalizó definitivamente por La Coruña.

Las licencias recogidas, aunque numerosas, no constituyen una lista exhaustiva. Me he basado, aunque ampliándola considerablemente en cantidad y detalle, en una relación de esta clase recopilada por C. Storrs en su citado trabajo, y en las principales series en las que se encuentran documentos de este tipo. Las omisiones, sobre todo por lo que respecta a series «excéntricas», son inevitables. Tienen que haberse perdido muchas más, pues los fondos del Public Record Office, aunque riquísimos y excepcionalmente conservados, no están ni con mucho completos. Por otra parte, aun en los años más conflictivos, muchos de estos buques zarpaban sin licencia —por la que debían de tener que pagar una cantidad bastante elevada—, en detrimento de los intereses hacendísticos del rey (398). Las que tenemos nos dan una especie de fotografía en negativo del movimiento de buques en dirección a Galicia: los años en que más licencias se piden son aquéllos en que, bien por guerra o por amenaza de ella, por estarse preparando una expedición guerrera importante con eventual requisa de naves mercantes, la circulación era restringida. Las licencias faltan precisamente en los años de buenas relaciones entre Inglaterra y Castilla, y también en algunos en que la intensidad de las hostilidades no respetaba ni a los peregrinos, y los interesados se abstenían del viaje; pero estos últimos períodos son los menos y se limitan a situaciones extremas. El tráfico que más se nos escapa es el de las temporadas en que funcionó a pleno rendimiento.

Los viajes, como era lógico, se incrementaban enormemente en los años santos; los peregrinos afluían y los propietarios de naves aprovechaban la coyuntura para multiplicar las travesías, cubriendo los gastos de desplazamiento con el pago de los pasajes. No creo que fuese prácticamente ningún barco inglés a Galicia sin su hornada de peregrinos. En 1428 se han recogido 54 licencias; en 1434, 73; en 1445, 29; en 1456, 53, sin contar los viajes documentados por otras vías. Contando con pérdidas de documentos y viajes clandestinos, podemos calcular en no menos de cien travesías las que se hacían en cualquiera de estos años santos, y seguramente una cifra mayor en aquéllos en que no hacía falta pedir autorización.

En años normales, la afluencia de naves bajaba. No podemos calcular su número con exactitud; tal vez no pasase de 20-25 anuales, lo que en cualquier caso no es una cifra nada despreciable. Se hacían expediciones regulares todos los años (se conservan series ininterrumpidas de solicitudes entre 1390 y 1403), y sólo se interrumpieron totalmente en años de excepcional violencia en el mar, como en 1404-5, cuando las activida-

---

también en un navío ajeno (AGS-RGS-X-1484, 183, 192). Otros se refugian o son llevados a Bayona como presas (AGS-RGS-XI-1491, 288 y III-1495, 433). En 1488 una nao inglesa, de Richard Penshurst y John de Hythe hace escala en La Coruña de regreso a Portugal (AGS-RGS-V-1495, 416).

(397) Cf. *Historia Compostelana*, I, lxxvi y III xviii.

(398) En documentos de 9/5/1428 y 16/2/1435 Henry VI ordena tomar medidas contra estas salidas sin licencia por Bristol y por los puertos de Somerset, en las que además se han exportado cosas vedadas y mercancías sin pagar derechos de aduana (*CPR 1422-28*, p. 493, y *CPR 1429-36* p. 471). En 1456, de 5 ó 6 buques ingleses localizados en fuentes paralelas, ninguno aparece obteniendo licencia entre las recogidas para ese año.

des de los corsarios de Poole y Fowey contra los gallegos hicieron a los ingleses temer represalias por parte de éstos.

Algunas licencias se concedían expresamente para un solo viaje; la mayoría cubría el transporte de un determinado número de personas, que se podían pasar en varias tandas. En otras se autoriza expresamente a ir tantas veces como se quiera dentro de un determinado plazo, un año, o generalmente desde la fecha de la concesión hasta el 29 de Septiembre, día de San Miguel, cierre del año fiscal. A veces se concedían varias licencias seguidas al mismo buque y armadores, con pocos meses de diferencia.

Una vez obtenida la autorización de salida, el viaje se pregonaba y anunciaba en la región próxima al puerto de partida, o «en toda Inglaterra», como dicen ciertas concesiones. Se solían reunir varios buques en un puerto cómodo, que generalmente era Dartmouth, Plymouth o Southampton, y hacer la travesía juntos. Cuando William Wey cruzó a La Coruña en 1456, se habían reunido en Plymouth seis naves: la *Marywhite* de Plymouth; cuatro de Portsmouth, Weymouth, Lymington y Bristol y una sexta, la *Cargryne*, de puerto desconocido. En los días en que emprendió el viaje de vuelta había en La Coruña concentradas hasta 32 naves sólo de ingleses, y esto era aún a fines de Mayo, mucho antes de la fiesta de Santiago que eran los días de tráfico más intenso. La estancia en el puerto era brevísima: entre 7 y 10 días, el tiempo justo para que los peregrinos fuesen a Santiago y volviesen, más dos o tres días en La Coruña para celebrar las últimas ceremonias y esperar un viento favorable (399).

De toda la gente que llegaba en las naves inglesas, los peregrinos —a pesar de las masas que se descolgaban cada año en La Coruña y Santiago— eran los que menos papel tenían en los intercambios comerciales. Que llevaban sus pequeños lotes de mercancía no ofrece duda, y prueba de ello son un paño entero y unas yardas de frisa y de «branqueta» propiedad de algunos de ellos a bordo del *Julyan* de Dartmouth (400); restos que seguramente habían quedado sin vender. La clase de peregrinos que se desplazaban en estos viajes no eran gente de muchos medios. Una pieza entera de paño era algo demasiado costoso para los bolsillos de la mayoría y, como sabemos, no estaba autorizada la importación de retales. Pero había maneras y medios: podían llevarse una pieza entre varios, o llevar retales y venderlos bajo cuerda a mercaderes y tenderos habituados a este tráfico. Calculemos un mínimo de 4 yardas por persona, una cantidad realmente pequeña: significaría, en un navío con 100 peregrinos a bordo, el equivalente de 16 piezas de paño, un suplemento de carga considerable si se tienen en cuenta las cantidades medias de 15-20 paños que se suelen cargar en los viajes comerciales de los gallegos.

Escogidos entre la gente llana de las parroquias, *yeomen*, campesinos y pequeños burgueses la mayoría, aunque iban también letrados como William Wey; excluídos del viaje los nobles y el alto clero (401); pastoreados, en el sentido más literal de la palabra, por los párrocos acompañantes y los organizadores de la expedición, los peregrinos desembarcaban, tomaban parte en ceremonias colectivas y, endosando los hábitos de romeros tras haber dejado ropa y bagajes a bordo, caminaban las doce leguas a Santia-

(399) WEY, *Itinerary*, pp. 153-155.

(400) ADLA, *Amirauté de Bretagne* E-202/3.

(401) Esta restricción, en lo que respecta al clero, era una medida de los reyes ingleses para obstaculizar en lo posible sus contactos con la Curia romana. Cf. RYMER, *Foedera*, IV[1], p. 56.

go. Allí, en su breve estancia, ganaban su jubileo y emprendían el camino de vuelta a La Coruña, despedidos por los «rillotes» de la ciudad que hacían cabriolas en torno a la comitiva y les pedían «brancas» deseándoles buen viento en el regreso:

Santiago de Compostela já vos leve á vosa terra,
Santiago boo barón, já vos dé boo perdón,
Boo tempo, boa vía, boo vento, boa travessia
Dade a estes que son cá unha branca á vossa cortesía (402).

Estrechamente controlados (403) y guiados como un grupo de turistas en tierra de infieles, su presencia no dejó huellas en Galicia. Al ser ésta en muchas ocasiones territorio enemigo, no tuvieron libre contacto con la población, como tampoco lo tendrían excesivamente los mercaderes y marinos. Por otra parte los miembros de estas peregrinaciones solían ser gente sin hábito de viajar y el cura párroco que casi siempre les acompañaba era el verdadero empresario del viaje: él fletaba el buque, del que a veces era también armador (404), y se hacía responsable de todo el grupo, prestando por todos sus miembros los juramentos de rigor para la concesión de la licencia (405).

La gran mayoría debían de ser gente modesta (los realmente pobres no hubieran podido pagar el pasaje) y con poco dinero encima. Temían a los rateros, que abundaban en el puerto y en Santiago, al hampa marinera de tantas naciones extrañas (406) y a los corsarios, que no les daban tregua ni en la propia bahía de La Coruña. En el verano de 1456, por ejemplo, unos bretones cortaron los cables y se llevaron a remolque el *Julyan* de Dartmouth durante la noche, cuando la nave estaba prácticamente sola, con los equipajes de los peregrinos a bordo. La subsiguiente protesta del concejo de La Coruña al duque de Bretaña (407) nos permite conocer, por el inventario de los bienes restituidos, el modesto ajuar de estas gentes. Unas cincuenta personas debían de ir a bordo, a juzgar por los lotes de equipaje que corresponden a varios pasajeros que van juntos: hatillos con una o dos almohadas, unas mantas viejas, que nos hablan de noches pasadas al sereno sobre las tablas de la cubierta, una poca ropa (calzas y sobre todo prendas de abrigo), algún libro de oraciones o de leyes «in littera anglica»... Algunos items del inventario nos ponen sobre la pista de un pequeño comercio individual: «quatuor virgas de frisa... quadam virga de frisa gris... unum panum album... quinque tarjas pro una virga branquete (408)»... estos retales de los que cada peregrino llevaba seguramente alguno, y que habían quedado sin vender.

Es indudable que de toda la gente que iba a bordo al menos una minoría reunía

(402) WEY, *Itinerary*, pp. 153. 156. La canción es una reconstitución de la «transcripción fonética» recogida por el autor, que la oyó cuando su viaje.

(403) A partir de mediados del S. XIV, muchos siervos y campesinos usaban esta peregrinación como pretexto para abandonar las tierras de sus señores. Se les expedían licencias individuales en las que se fijaba la fecha de retorno (STORRS, *Jacobean Pilgrims...*, ff.43-44).

(404) «... ego Johannes Bartalote, magister nauis uocate Juliana de Dermundia... et ego Filippus, vicarius et clericus, dominus dicte nauis...» (ADLA, E-202/6).

(405) PRO. C76/116.m. 11.

(406) A un peregrino inglés le corta la bolsa un marinero bretón de otro barco, que luego es cogido con las manos en la masa repitiendo la operación (WEY, *Op. cit.*, 156). Cf. también la guía de Aymeri Picaud.

(407) ADLA. E-202/6.

(408) Los bretones que se han llevado el buque no pueden devolver este paño y devuelven su importe en tarjas, una moneda bretona que valía 2 dineros.

las condiciones de peregrino y mercader, llevando consigo algunas partidas de paño u otros artículos, por los que habrían pagado al patrón los correspondientes fletes, y aprovechando la peregrinación para embarcar una pipa o un barril de vino, comprado sin intermediarios y que en destino —por introducirlo un súbdito inglés— estaría exento de *Butlerage*. Aun con esta exención, el hombre pasaría por los registros aduaneros en los que sería imposible distinguirlo de un mercader profesional.

En cuanto a éstos, es muy probable que no fueran a bordo y que todo el desempeño de los trámites aduaneros y mercantiles recayera sobre el patrón y el armador de la nave, cuando éste que, como podemos ver en el cuadro, es frecuentemente una persona distinta, tomaba parte en el viaje. No es fácil que éstos tuvieran mucho tiempo para peregrinaciones. En la breve estadía había que vigilar el buque, hacer las transacciones que fueran precisas y vigilar las operaciones de carga y descarga. No conocemos prácticamente nada de cómo se desarrollaban éstas en el puerto gallego; pero el trato con los ingleses tenía que estar muy organizado para despacharlo de una forma tan expeditiva en tan poco tiempo. La mercancía debía de estar contratada de antemano, o tener unos *stocks* disponibles en permanencia, con las operaciones de compraventa reducidas a lo elemental, al riguroso contado, y la carga hecha a toda velocidad: nada de esas típicas escalas medievales de un mes o más, en las que el patrón y los marineros zascandileaban por el puerto mientras la bodega del buque se iba llenando muy poco a poco. Es posible también, especialmente en las frecuentes temporadas de guerra, que los ingleses no tuviesen mucha libertad de circulación por La Coruña y que se limitasen a la zona portuaria o se quedasen a bordo, como sucedía en otras partes en situaciones semejantes.

Hay algunos viajes que se salen del marco de la peregrinación colectiva. Son peregrinaciones de mercaderes ingleses que, más desahogados y con una más libre disposición de la nave, combinan la escala en La Coruña con un viaje por otras partes de Galicia, como el londinense William Purchase, que nos ha dejado un relato en verso de sus andanzas por las Rías Bajas hasta Tuy (409), o la propia tripulación de un navío que, tal vez por un voto hecho en una hora de peligro, va en peregrinación al Apóstol, como hacen en 1368 John Coff, patrón del *Nicholas* de Fowey y sus marineros (410). Un caso poco corriente es el del conde de Wiltshire que, siendo propietario del *James* de Weymouth, lo aprovecha para desplazarse con su familia y séquito (30 personas) en travesía directa (411). Los nobles, excluidos expresamente de los viajes colectivos, y que no siempre tenían barco propio, solían hacer la travesía Dover-Calais con todo su séquito, criados, caballos y bagajes y seguir viaje por tierra, parando en castillos y monasterios y tomando el Camino Francés.

No es raro en cambio el que un buque recién construido haga su primer viaje a Galicia, en honor de Santiago y para quedar bajo sus auspicios en el futuro. Walter Derby, mercader y armador de Bristol, parece tenerlo por práctica usual, cuando en 1368 envía uno y en 1369 otro, *La Gracedieu*, en sus viajes inaugurales (412). También lo hace el conde de Oxford con su *Jesus* de Orwell en 1445 (413).

---

(409) *Purchas his Pilgrimage*, publ. LACARRA *et. al.*, *Las Peregrinaciones*... III.
(410) *CPR 1367-70*, p. 46. V., para otros, cuadro, años 1498 y 1503.
(411) PRO. C76/138 m. 21.
(412) *CPR 1367-70*, pp. 134-135 y 226.
(413) PRO. C76/127 m. 7.

¿Qué papel tenía el comercio de los profesionales en estas expediciones? Una documentación demasiado escasa pero elocuente hace suponer que era bastante considerable.

En 1427-28 se dieron licencias para salir con peregrinos, entre otras, a tres naves de Southampton y una de Bisselden, un pequeño puerto cercano. Por fortuna, se ha conservado el registro aduanero de esos años (414) y en él están las entradas y salidas (a veces sólo una u otra) de estas naves, cargadas de mercancía. Aunque el registro no consigna destino ni procedencia, en unos casos es el único viaje realizado con posterioridad a la concesión de la licencia; en otros, los restantes, por su cargamento que señala claramente Islandia o Vizcaya, se pueden eliminar. La duración del viaje redondo coincide perfectamente con la de un transporte de peregrinos; todos aquéllos cuya ida y vuelta se han registrado lo hacen en el periodo Marzo-Abril de 1428, habiendo obtenido las licencias en Febrero, a primeros de Marzo y, en su caso, en Noviembre de 1427 (415).

Otro viaje documentado con una noticia parcial sobre su cargamento es el de la *Cog John* de Bristol, propiedad de John Papenham y William Piers. El 16/3/1428 los propietarios obtienen una licencia para 80 personas (416); el 18 de Abril el buque sale de Bristol, «versus Growyne», patroneado por Nicholas Stone. Se conserva un *cocket* —el equivalente a nuestro albalá de guía— por cuatro paños cargados por John B*** (John Bishop?) (417). Pocos meses después, a 12 de Julio, Piers obtiene licencia para un nuevo viaje, sin duda para llegar coincidiendo con la fiesta del Apóstol (418); pero no hay documentación paralela sobre las mercancías que se embarcaron.

Es posible que aparte de éstos, que podemos considerar seguros, haya en los registros portuarios algún otro buque inglés procedente de Galicia. Los mismos consignados aquí hacen en 1427 viajes similares que podrían estar cubiertos por una licencia que no conservamos. Southampton es además muy frecuentado por otros barcos habituales de la ruta de Santiago, como la *Marie* de Brixham, que recibe una licencia en 1428, pero cuyas fechas no coinciden con ninguno de sus viajes conocidos: entra también con vino, pero de procedencia desconocida, en 1427. Con todo, no hay que olvidar que estos buques eran también asiduos de la ruta de Gascuña; es peligroso extrapolar, y lo único seguro es atenerse muy estrictamente a una buena conjunción de fechas de licencia y paso por aduana (419).

---

(414) *Southampton Port Books 1427-30*, ed. STUDER, Southampton, 1913.

(415) El movimiento de estos buques es el siguiente (para referencias, v. cuadro):

Fecha licencia	Nombre del buque	Salida	Regreso
Feb./Mar. 1428	Valentine, Hampton	Mar./Abr./28	—
Feb./Mar. 1428	Ghost de Hampton		Mar./Abr./28
5/2/1428	Trinity de Bisselden	Mar./Abr./28	Abril/28
20/11/1427	Marie de Hampton	Mar./Abr./28	Abril/28

(416) PRO. C76/110, m. 11.

(417) PRO. E122-18/12, cocket n.º 26.

(418) PRO. C76/110 m. 2.

(419) Otros viajes posibles, que conviene registrar, pendientes de confirmación: el de la *Trinity* de Winchelsea (John Hamond) que tiene una licencia para 1398 y el 30/1 de ese año sale de Chichester con paños (STORRS III, f. 185 y PRO. E122-23/33). En 1410 el *George* de Plymouth (Robert Rouse), con licencia concedida en la primera mitad del año (PRO C76/93 m. 13) hace un viaje con paños, del propietario y otros, entre el 29/9 y el 4/11, único que tiene registrado en todo el año (PRO E122-113/2). En 1411 otro navío con licencia, la *Mary* de Dartmouth, hace diversos

Sobre sus cargamentos, básicamente de paños a la ida y vinos a la vuelta, trataremos más adelante. Nos interesa ahora volver a los hombres que estaban detrás de este tráfico, y las condiciones en las que se realizaba.

Los ingleses no disfrutaban en la Coruña ni en otros puertos de Castilla de ninguna franquicia fiscal: tenían que pagar íntegramente los diezmos de la mar, tanto por las mercancías que introducían como por las que se llevaban. Pero en cambio tenían una ventaja importante de cara a sus propias aduanas: el vino importado por ingleses y cargado en buques ingleses estaba exento del impuesto del *butlerage* (420), y ésta es tal vez la razón principal del interés por los vinos como cargamento de retorno de los buques ingleses, y del hecho de que los gallegos no lo lleven de Galicia salvo como cargamento de ida si van expresamente por paños.

Francisque-Michel lanzó en su día la hipótesis de que la ruta marítima de los peregrinos ingleses era una ruta mixta vía Bordeaux, en la que a) dejarían primero a los peregrinos en Galicia, siguiendo en lastre a Bordeaux para cargar vino, o b) harían la travesía Inglaterra-Bordeaux dejando que los peregrinos prosiguiesen desde allí su camino a pie (421).

Puede que se hayan dado casos aislados —yo no he encontrado ninguno— y la segunda combinación es bastante verosímil para ese tipo de peregrinos nobles que hemos visto más arriba y cuyos viajes no encajan dentro del fenómeno de la peregrinación por mar. Tratándose de los viajes colectivos resulta totalmente inadmisible.

En primer lugar, las licencias se conceden específicamente para un viaje directo, concretando en muchas ocasiones que el desembarco se hará en La Coruña. Por otra parte, otros factores lo hacían materialmente imposible o totalmente desaconsejable. Michel estudió este tema mucho antes de que C. Storrs se ocupase de la peregrinación por mar, y no conocía bien las condiciones en que se hacían estas expediciones. En la travesía, el patrón de la nave era responsable de la multitud de peregrinos que viajaban hacinados como ganado con sus mantas, almohadas y colchonetas. Constituían a bordo un estorbo y una responsabilidad lo suficientemente grandes como para desear hacer una travesía lo más breve y directa posible, en lugar de pasear a sus asustados, mareados y engorrosos pasajeros por todo el golfo de Gascuña, con más controles fiscales y retrasos suplementarios (422). Además, el estricto control a que estaban sujetos estos viajes por la corona inglesa y las licencias concedidas a los armadores, a veces con el tiempo muy limitado, ataban a éstos a su cargamento humano para el viaje de ida y vuelta; y sólo en casos excepcionales se quedaba un peregrino en tierra sin volverse en la misma nave que le había traído (423). En cualquier caso, el tramo Coruña - Bordeaux

---

viajes desde ese puerto, por el que sale la mayoría de los peregrinos a Santiago, sacando paños y metiendo vino en el retorno (PRO E122-40/30). Finalmente, en 1413, la barca *Margarete* de Plymouth, propiedad de Edward Courtenay, hijo del conde de Devon, obtiene licencia a 10/5/1413 (RYMER, *Foedera* IV²,29); sale de Plymouth por primera vez después de esa fecha, patroneada por Roger Skydamore, con un cargamento que consta en su mayor parte de paños (E122-113/4).

(420) Para este impuesto y otros, v. GRAS, N.S.B., *The Early English Customs System*, Cambridge, Mass. 1918.

(421) *Histoire du commerce... à Bordeaux...*, I, p. 505.

(422) Cf. MICHEL, *Op. cit.*, I, 523 n.1.

(423) Como en el caso del peregrino a quien roban la bolsa en La Coruña y no puede partir, bien por quedarse buscándola, o por trámites judiciales, cuando, finalmente, se cogió al ladrón. El buque zarpó sin él; pero se consideró un favor notable de Santiago el que, por vientos contrarios, tuviera que volver a La Coruña a los cuatro días y recogerle (WEY, *Itinerary*, p. 156).

o viceversa en lastre hubiera resultado ruinoso, y ya vimos el bajo nivel de intercambios entre estos dos puertos, que no hubiera facilitado un tráfico de distribución para cubrir gastos.

Es muy posible que la hipótesis de Michel esté basada a la vista de esos retornos con cargamentos de vino, que deduce tienen que proceder del puerto gascón, sin tener conocimiento de que esta mercancía era precisamente la que se tomaba en Galicia.

Las llegadas de buques con peregrinos menudearon de tal forma que este tráfico subsidiario adquirió unas proporciones globales considerables y atrajo el interés de la burguesía inglesa. En los viajes sobre cuyos pormenores tenemos noticias, están representados, entre cargadores, consignatarios y armadores, la flor y nata del estamento mercantil de cada puerto: los Shipward, Hardyn, Canynges, Spelly, Derby, Passeware, Sturmy, Viel, en Bristol; Pavy, Fetplace, John, Emory, Fleming, atte Halle, Osmond, Philpot, Stonard, en Southampton; Adam de Dunwich en Yarmouth, etc. Entre los vecinos de Bristol que en 1456 suscriben el acuerdo de intercambios comerciales con La Coruña podemos identificar a los mercaderes John Shipward, Mayor de la ciudad ese año, Richard Pery, George Philip, John Maylagwyn, John Ward, Richard Baker, William Llewellyn y John Hardyn (424). Baker, Shipward y Hardyn eran socios y en 1461 obtuvieron una licencia de comercio (425). J. Maylagwyn comercia regularmente con el reino de Castilla (426). Sin embargo, la mayoría de estos personajes no se desplazan a Galicia ni tienen mucho contacto personal con los mercaderes gallegos (427); pero su asidua participación tanto en armamento de los buques como en las mercancías que viajan en ellos es buena prueba de que el tráfico con Galicia, aunque mercaderes de su categoría lo viesen como una línea marginal, no carecía de atractivo para ellos.

Pero las rutas de estas expediciones y las del comercio regular no siempre coincidían. Los movimientos de peregrinos presentan un importante desfase con respecto a los principales polos ingleses del comercio con Castilla: Londres, Southampton, Exeter apenas envían naves de peregrinos a La Coruña, aunque sí lo hacen Plymouth y Bristol. Ahora bien, si el comercio castellano con Inglaterra, aunque con accesos muy flexibles, se concentraba sobre todo en Londres, Southampton y Bristol, con Exeter y Sandwich en un importante segundo plano, los navíos de peregrinos procedían de prácticamente todos los puertos del litoral inglés, a veces de tan al Norte como Newcastle y Hartlepool. Por supuesto, los puertos del Canal concentraban el mayor número de salidas, especialmente los del West Country. La gran mayoría de los buques no estaban armados, como sería de esperar, en Plymouth: la formidable capacidad de armamento de Dartmouth, ya proverbial (428), distorsionaba el cuadro. Después de Dartmouth, la combinación portuaria Plymouth-Landulph, Falmouth y su ría, Fowey y Bristol son los que más navíos arman para La Coruña (429).

---

(424) AM Coruña, *Privilegios*, IV/39.

(425) CARUS-WILSON, E.M. *The Overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, Bristol, 1937, n.º 149.

(426) *Ibid.*, nºs 163, 166.

(427) Jácome Vinagre, de una de las más importantes familias burguesas de Santiago, jura en 1485 no conocer ni de oídas a Richard Pavy, uno de los mercaderes más fuertes y un auténtico personaje en Southampton, a petición del cual él y su nave *San Miguel* han sufrido arresto en ese puerto (PRO. C1/67/150).

(428) BERNARD, *Navires...*, p. 505.

(429) V. cuadro *Llegadas de buques ingleses a Galicia*.

Podemos preguntarnos legitimamente si, de no existir estímulo de la peregrinación, Galicia hubiera representado para los ingleses algo más que una escala cómoda en sus viajes a Portugal y Andalucía. El transporte de peregrinos por sí solo debía de ser un negocio bastante lucrativo y suficiente para constituir un incentivo para los viajes. Pero los pasajeros no interferían mucho con el cargamento y Galicia significaba una salida nada despreciable para paños y un buen lugar de aprovisionamiento de vino corriente. Esto desde el punto de vista del mercader inglés. Pero ¿hubieran los gallegos desplazado más buques a Inglaterra de no venirles las mercancías servidas a domicilio? Es probable que sí, pues los paños ingleses de calidad mediana tenían un puesto significativo en sus necesidades, que no se podían cubrir con los más lujosos y caros paños flamencos.

Así, pese a la afluencia de barcos ingleses, los gallegos necesitaban ir allá. No podían limitarse a aceptar los imprevisibles cargamentos que les llegaban, y que lo hacían solamente a La Coruña, y hacían la travesía hacia los principales puertos frecuentados por los demás castellanos, donde podían tener la iniciativa de sus propias compras.

INGLATERRA Y SUS
RELACIONES CON GALICIA
Bristol - Entradas de gallegos

VIAJES DE BUQUES INGLESES A GALICIA

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1234	«Magna Navis»	Enrique III Ingl	—	Detenido en La Coruña con mercancías.	CPR 1232-47, 68
1235, 15/4	Gladyghyne	Simon Whystlegray	—	Licencia, hasta 29/9, para llevar peregrinos a Santiago, Jerusalen u otras partes.	Ibid., 98
1361, 30/3	Nicholas de Rye	Richard Baddyng, Paul de Portsmouth	Rye	Licencia para llevar peregrinos a Santiago desde Rye. Prohibición de sacar oro, plata, armas o caballos.	CPR 1358-61, 586.
1361, 30/3	—	John Gibbon, prop.		Licencia para llevar peregrinos a Santiago.	STORRS, III, f. 183.
1361/257		Sir Andrew Luttrell	Plymouth o Dartmouth	Orden a las autoridades de estos puertos de poner una nave a su disposición y de su familia para ir a Santiago (salvo de las requisadas por el senescal de Gascuña). Son en total 26 personas y 26 caballos.	CPR 1367-70, 122.
1368, 24/5	La Katerine de Bristol	Anthony de Shipton	Bristol	Licencia para llevar peregrinos a Coruña y volver con mercancías hasta 29/9/68.	CPR 1367-70, 122.
1368, 12/5	La Trinite de Bristol	Walter de Frompton de Bristol, prop.	Bristol	Licencia para llevar a Santiago peregrinos de condición llana.	Ibid. 140-141
1368, 12/5	Sainte Marie Cog	William Canynges, Ellis Spelly y Simon Wycombe, mercs. de Bristol	Bristol	Id. Id.	Ibid. 13
1368, 15/2	—	Simon Salerne, de Winchelsea	Winchelsea	Lic. para llevar a Santiago peregrinos de condición llana (no clérigos, caballeros, escuderos ni otros nobles).	Ibid., 134-135
1368, 15/2	Una nave nueva de Bristol	Walter Derby, merc. de Bristol, prop.	Bristol	Lic. para llevar a Santiago, en su primer viaje, peregrinos de condición llana (= condiciones).	Ibid. 134-135
1368, 20/1	Nicholas de Fowey	John Coff, patrón	Fowey	Lic. por un año, para ir en peregrinación a Santiago él y sus marineros.	Ibid., 46
1369, 13/2	Sainte Marie Cog	Canynges/Spelly (V. supra)	Bristol y puertos vecinos	Lic. por un año, n. limitado de viajes, para ir a Coruña con peregrinos (tantos como quepan) y volver con mercancías. Restric. a caballos, oro, plata y demás c. vedadas.	CPR, Ibid. 212
1369, 23/3	La Gracedieu de Bristol	Walter Derby	Bristol	Viaje inaugural. Lic. por un año, mismas condiciones que el anterior, salvo requisa en servicio del rey.	Ibid. 226
1387, Abr./Mayo	Katherine	—	Chepstow	En Coruña, con mercancías de gente de Southampton y apresado por un buque genovés. Llevada a Southampton.	CPR, 1385-89, 324; PRO C145/385

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1390	Thomas	William Bast, pat.	Dartmouth	Licencia para llevar peregrinos a Santiago	STORRS III, 183
1390	Michael	Gilbert Boulge	Ipswich	Licencia para llevar 200 peregrinos a Santiago	Ibid. 183
1390	Leonard	Simon Salerne, prop.	Winchelsea	Lic. para 200 peregrinos a Santiago.	Ibid. 183
1391	Isabel	Henry Bampworth patrón y prop.	Londres	Licencia para 100 peregrinos	Ibid. 183
1391	Michael	John Coly, p./pr.	Mount's Bay	Licencia para 80 peregrinos	Ibid. 183
1391, 25/3	George	Thomas Norton, vasallo del rey, prop.	Bristol	Licencia para un solo viaje Bristol-Coruña, con tantos peregrinos como quiera. Puede pregonar el viaje por todo el reino. Los peregrinos deben ser súbditos fieles y no sacar oro ni plata. (No aparece su salida de Bristol en los E122 que van hasta el 12 de Agosto).	CPR 1390-96, 387
1391, 3/4	La Jonette	John Tiddesle de Barnstaple, Walter Brown de Toriton	Barnstaple	Licencia para llevar 120 peregrinos a Santiago, pagando los correspondientes derechos de aduana.	CPR 1391-96, 387
1391, 5/4		Thomas Ashenden de Dartmouth, vas. Rey	Dartmouth	Lic. para 200 peregrinos a Santiago, pagando aduanas etc., y no sacando oro ni plata. Puede pregonar el viaje por todo el reino.	CPR 1390/96, 390
1391/1/8	Katerine de Bristol	William Holdernesse, patrón	Bristol	Salida de Bristol para «España», con una carga de 67 paños, 55 de varios merc. ingleses, 5 de Johan Garcia y 7 de Goncalvo Crú (de Pontevedra)	PRO E122-16/19, 20, m. 1
1392	Michael de Dartmouth	John Baker	Dartmouth	Lic. para llevar 100 peregrinos a Santiago.	STORRS III, 184
1392, 2/3	Una barca de Saltash	John Sloog, Richard Sloog, John Colard.	Saltash	Lic. para llevar 60 peregrinos de Saltash a Santiago, un viaje	CPR 1391-96, 45
1393	Barca de Saltash	J. Colard, R. Sloog	Saltash	Lic. para 60 peregrinos a Santiago, 1 solo viaje.	Ibid., 249
1393	Nicholas de Exmouth	John Hake, pat/prop.	Exmouth	Lic. para 80 peregrinos a Santiago.	Ibid. 246
1393	Peter de Dartmouth	John Hanley	Darmouth	Lic.para 120 peregrinos	STORRS III, 184
1393	Marybot de Falmouth	William Rosy, patrón	Falmouth	Lic. para llevar 40 peregrinos a Santiago	CPR 1391-96, 251
1394, 8/5	Charité de Paynton	Otto Champernoun, William Gilbert, Richard Gilbert, props. Peter Cok, patrón	Dartmouth	Lic. para llevar 100 peregrinos de Dartmouth a Santiago. Gente laica, súbditos fieles, no sacar oro, plata, etc.	Ibid. 408
1394	James de Poole	Thomas Caneway, pr.	Poole	Lic. para llevar 60 peregrinos a Santiago	Ibid. 405
1394	Gabriel de Yarmouth	John Hacoun, patrón	Yarmouth	Lic. para llevar 40 peregrinos a Santiago	Ibid. 405
1394	Michael de Mount's Bay	Martin Richaw, pat.	Mount's Bay	Lic. para llevar 50 peregrinos a Santiago	Ibid. 405
1394	George de Fowey	Richard Robin, pat.	Fowey	Lic. para llevar 80 peregrinos	Ibid. 362
1394	Jonet de Northam	John Tidderle, pat.:	Northam	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 393
1395, 24/5	Le Barnabieu de Bristol, barcelener	Thomas Knapp, burgués de Bristol	Bristol	Lic. para embarcar tantos peregrinos como quiera para Santiago, no obstante otras disposiciones en contra; sean gente laica de Bristol y no saquen oro ni plata. El rey cobrará 6 d. por persona	Ibid. 572

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1395, 24/5	Cok Johan de Bristol, cog?	El mismo	Bristol	Mismas condiciones	Ibid. 572
1395	Andrew de Bristol	John Adam	Bristol	Lic. para llevar 100 peregrinos	STORRS III, 184
1395	Mary de Bristol	Thomas Bony, pat.	Bristol	Lic. para llevar 80 peregrinos	Ibid. 184
1395	Jonet de Bristol	John Cornekey, pat.	Bristol	Lic. para llevar 140 peregrinos	Ibid. 184
1395	Cog. John de Bristol	Thomas Knapp	Bristol	Lic. para llevar 160 peregrinos	CPR, 604
1395	James de Poole	Thomas Caneway, pr.	Poole	Lic. para 80 peregrinos	CPR, 602
1395	El mismo	El mismo	Poole	Lic. para 80 peregrinos (otro viaje)	CPR, 537
1395	Margaret de Plymouth	Henry Bone	Plymouth	Lic. para 60 peregrinos	CPR, 601
1395	George de Fowey	Richard Robin, pat.	Fowey	Lic. para 80 peregrinos	STORRS III, 185
1395	—	J. Colard y los Slug, de Saltash (v. supra)	Saltash	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 184
1395	Katherine de Saltash	John Maynard	Saltash	Lic. para 100 peregrinos	Ibid. 185
1395	Katherine de Looe	John Chapman	Looe (Plymouth o Fowey?)	Licencia para llevar 60 peregrinos a Santiago.	CPR 1391-96, 537
1395	Trinity de Teignmouth	William Curre, pat.	Teignmouth	Lic. para 50 peregrinos	STORRS III,185
1395	Mary de Hartlepool	Robert Howden, pat.	Hartlepool	Lic para 80 peregrinos	Ibid. 185
1395	Mary	John Maxey, patrón	Newcastle-on-Tyne	Lic. para 80 peregrinos	Ibid.185
1395	Margaret de Exmouth	Roger Neel	Exmouth	Lic. para 100 peregrinos	Ibid 185
1395	—	Edmund Arnald	—	Lic. para 80 peregrinos	CPR, 537
1395	—	John Aukland y William Johnson	—	Lic. para 40 peregrinos	STORRS, III, 184
1395	—	Richard Clere	—	Lic. para 80 peregrinos	CPR, 537
1395	—	John Corp	—	Lic. para 60 peregrinos	STORRS, III, 184
1395	—	Peter Courtenay, prop. (v. infra)	Exmouth?	Lic. para 200 peregrinos	CPR, 537
1395	—	Walter Crokker	—	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 538
1395	—	Martin Ferres, prop	—	Lic. para 60 peregrinos	STORSS III, 185
1395	—	John Rodney y Humphrey Staflord, props.	—	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. 185
1395	Mary de Fowemouth	William Bull	Falmouth	Lic. para 60 peregrinos	CPR, 708
1396	St. Mary de Truro	William Rosy, pat. (v. supra)	Falmouth?	Lic. para 40 peregrinos	CPR, 715
1397, 14/4	James de Exmouth	Philip Courtenay, caballero	Exmouth	Lic. para 80 peregrinos	Foedera III[4], 128
1397-98	Trinity de Winchelsea	John Hamond, pr./pat.	Chichester	Lic. para 40 peregrinos. A 30/1/98 sale de Chichester, con paños, patroneada por J. Hamond	STORRS III, 185; PRO E122/33/33
1398	George de Falmouth	William Cory, prop	Falmouth	Lic. para 50 peregrinos	STORRS III, 185
1398	Trinity de Plymouth	Richard Cutler, prop.	Plymouth	Lic. para 60 peregrinos	Ibid 185
1399	Saint Saviour's Cog, cog.	John Piers, patrón	?	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 185
1399	Margaret	Wm. Fairweather, Thos. Ball, Walter Takon, prop.	?	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 185

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1400	Mary de Ottermouth	William Spere, pat.	Ottermouth	Lic. para 40 peregrinos	STORRS III, 185
1400	Mary de Ottermouth	John Wilcock, pat.	Ottermouth	Lic. para 80 peregrinos	Ibid. 185
1401	Mary de Fowey	John Bytheway	Fowey	Lic para 50 peregrinos	Ibid.185
1401	Mary de Padstow	Richard Colle, pat.	Padstow	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. 185
1401	Mary de Poole	Harry Pay	Poole	Lic. para 80 peregrinos	Ibid. 185
1401	Jonet de Barnstaple	John Tetherley	Barnstaple	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 185
1402	Andrew de Plymouth	John Bryan, patrón	Plymouth	Lic. para 50 peregrinos	Ibid. 185
1402	Blythe de Southampton	John Hymborn, pr./pt.	Southampton	Lic. para 50 peregrinos	Ibid. 185
1403	Hoylghost	Robert Gabsyore		Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 185
1410	George de Plymouth	Robert Rouse, prop.	Plymouth	Lic. para 100 peregrinos. Sale de Plymouth con paños de R Rouse y otros; patrón, Nicholas Bloy	PRO C76/93 m. 13 PRO E122/113/2
1411	Trinity de Southampton	John Benet, prop.	Southampton	Lic. para 50 peregrinos	STORRS III, 186
1411	Margaret de Fowey	Robert Mayowe	Fowey	Lice. para 30 peregrinos	STORSS III, 186
1411	Mary de Dartmouth	Edward Courtenay, prop.	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos. Hasta septiembre, varios viajes de dos naves (o de la misma con distintos patrones) de este nombre, saliendo con paños y entrando con vino.	Ibid. 186, PRO, E122/40/30
1412	James de Plymouth	William Sampson	Plymouth	Lic. para 50 peregrinos	C76/95 m.2
1412	Marie de Kingswear	Edward Courtenay prop.	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos. Regreso a Dartmouth 12/9/12, patrón John Heel, con vino.	C76/95, m. 1; E122, 40/30
1413, feb.	Marie de Kingswear	Edward,hijo de E. Courtenay, conde de Devon	Dartmouth?	Lic. para 40 peregrinos. Laicos, fieles al rey, no sacar oro ni plata, etc.	RYMER, Foedera IV², 27
1413, 9/2	James de Lynn	Edmund Bonet de Lynn	Lynn	Lic. para 60 peregrinos	C76/95, m 17
1413, 14/2	Seynt Saviour's Cogge	John Mountfort, prop.	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos	Ibid., m. 17
1413, 7/3	Marie de Barnstaple	John Pitman	Barnstaple	Lic. para 30 peregrinos	Ibid. m. 14
1413, 7/3	Margaret de Plymouth	Henry Boon	Plymouth	Lic. para 40 peregrinos. Entre 1-10/9 sale de Plymouth con paños.	Ibid., m. 14; E122/113/4
1413, 16/3	Elene de Colchester	William Morton y John Dalle	Colchester	Lic. para 60 peregrinos a Santiago	PRO C76/95, m. 14
1413, 28/3	Andrew de Ipswich	John Sterlyng	Ipswich	Lic. para 80 peregrinos	Ibid., m. 14
1413, 10/5	Margarete de Plymouth, barca	Ed. Courtenay, hijo	Plymouth	Lic. para el patrón y marineros, para sacar 50 peregrinos a Santiago, súbditos del rey, que no sean «Proceres vel magnates» y que no saquen cosas vedadas. A 1/9 sale de Plymouth, patrón Roger Skydamore, con paños, pieles de ternera, quesos y (hackets?).	Foedera IV², p. 29; E122-113/4
1413, 12/3	Elen de Havant	Walter Willy, patrón	Havant	Lic. para 40 peregrinos, no proceres ni magnates, ni sacar cosas vedadas	Foedera IV², 29
1413, 12/4	El mismo	El mismo	Havant	Lic para 40 peregrinos, mismas condiciones	C76/96, m. 36
1413, 12/5	El mismo	El mismo	Havant	Lic. para 40 peregrinos, mismas condiciones	Ibid., m. 37

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1413, 8/6	Edward de Fowey	Richard Stonard, pat.	Falmouth o Fowey	Lic. para sacar por cualquiera de estos puertos 50 peregrinos, súbditos fieles y que no saquen oro ni plata. A 29/9 sale de Fowey con paños.	C76/96 m 36; E122-113/4
1413	Christian de Dartmouth	Robert Fegow	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos	STORRS III, 186
1414, 31/5	Leonard de Weymouth	Richard Hill de W	Weymouth	Lic. para 40 peregrinos por Weymouth. Aviso a todas las autoridades de la costa, especialmente las aduaneras, de que les dejen entrar y salir sin molestarles siempre que paguen los derechos de aduana correspondientes y que no saquen c. vedadas.	C76/97 m. 25
1414, 8/6	Elene de Ipswich	John Joy	Ipswich	Lic. para 50 peregrinos, súbditos fieles que no saquen oro ni plata. A 3/9 sale de Ipswich, patrón Roger Stygan, con paños y quesos de John Joy.	C76/94 m. 25; E122-51/39
1414	James de Fowey	John Russel	Fowey	Licencia para 50 peregrinos	C76/97 m. 23
1415, 16/2	Marie de Penzance, ballener	Richard Nicholl, pat.	Penzance	Lic. para 24 peregrinos, en las condiciones de costumbre («ut in similibus de licentia literis»).	C76/97 m. 5
1423, 7/5	Trinity de Dartmouth	William Bygge y Roger Myleward	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m 15
1423, 12/5	Holy Ghost	John Philip, de Weym.	Weymouth	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 15
1423	Trinity de Shoreham	John atte Halle de Shoreham, prop.	Shoreham	Licencia para 60 peregrinos	Ibid. m. 15
1423, 22/6	Trinity de Plymouth	Richard Benet, patrón	Plymouth	Lic. para 70 peregrinos	Ibid. m 14
1423, 7/7	Leonard de Weymouth, barca	John Gower, de Weym.	Weymouth	Lic para 60 peregrinos, súbditos fieles, no sacar oro ni plata.	Foedera IV³, 91
1423, 8/7	George de Poole	William Warner, prop.	Poole	Lic. para 60 peregrinos	C76/106 m. 14
1424, 8/5	Katherine, barca	John Nicholl, patrón	Penzance	Lic. para 24 peregrinos	C76/110, m. 5
1427, 20/11	Mary de Southampton	John Byghroke, pat.	Southampton	Lic. para llevar 120 peregrinos. Sale en marzo-abril de 1428 con J. B. de patrón. Vuelve en el mismo periodo, con 125 tons. de vino.	C76/110, m. 13. Southampton Port Book, ff. 29 a, 29 b, 32 b.
1427, 28/11	Thomas de Salisbury	John Wyot, patrón		Lic. para 80 peregrinos	C76/110 m. 13
1427, 6/12	Mary de Dartmouth	John More, prop	Dartmouth	Lic. para 50 peregrinos	Ibid. m. 13
1428, En. ?	Katherine de Kingsbridge	John Hood, patrón	Kingsbridge	Lic. para 80 peregrinos	Ibid. m. 13
1428, 30/1	Thomas de Dartmouth, nao, 60 tons.	Thomas Buk, de Dartmouth	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos, que sean súbditos fieles y no saquen cosas vedadas.	Ibid. m. 13
1428, Feb.	Mary de Penzance	John Ibell, patrón	Penzance	Lic. para 24 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Michael de Penzance	Lawrence Horbyer, pat.	Penzance	Lic. para 24 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Katherine de Plymouth	Richard Yalmpton, pat.	Plymouth	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Mary de Plymouth	William Coodyng, Richard Palmer, Richard Morton, propietarios	Plymouth	Lic para 40 peregrinos	Ibid. m. 10

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1428, Feb.	Mary de Fowey	John Thomas, prop.	Fowey	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Nicholas de Wareham	John Coteler, patrón	Wareham	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Julyan de Fowey	John Thomas, prop.	Fowey	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Marie, Exmouth	Richard Davy, pat.	Exmouth	Lic. para 40 peregrinos. No sacar cosas vedadas, oro, plata, salvo gtos. razonables.	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Christopher de Plymouth	Thomas Ware, prop.	Plymouth	Lic. para llevar 50 peregrinos	C76/110 m. 10
1428, Feb.	?	Thomas Passeware		Lic. para un n. indefinido de peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Leonard de Wymouth	Thomas Dun, prop.	Weymouth	Lic. para 50 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Christopher de Plymouth	Thomas Puryc, prop.	Plymouth	Lic. para 30 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, Feb.	Mary de Brixham	John Steven, pat. prop.	Brixham Southampton	Lic. para 50 peregrinos	Ibid. m. 10
1428, 3/2	Ghost de Plymouth	John Colvylle, p. y pr.	Plymouth	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 13
1428, 3/2	Mary de Plymouth	William Pollard	Plymouth	Lic. para 40 peregrinos, súbditos fieles, no sacar oro ni plata ni cosas vedadas.	Ibid. m. 13
1428, 5/2	Trinity de Winchelsea	William Spore prop.	Winchelsea	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 13
1428, 5/2	Holy Ghost de Weymouth	John Philip, patrón	Werymouth	Lic. para 122 peregrinos, súbditos, fieles, no sacar oro, plata ni cosas vedadas.	Ibid. m. 13
1428, 5/2	Trinity de Bisselden	Henry Baker, prop. Richard Patyn, pat.	Southampton	Lic. para 80 peregrinos. En Marzo Abril vuelve con 59 tons. 1 pipa ¼ de vino y 5 pipas miel, patrón Richard Patyn.	Southampton Port Book f. 26 b., 27 a. e Ibid.
1428, 28/2	Trinity Dartmouth	John Stanbury, pat.	Darmouth	Lic. para 40 peregrinos	C76/110 m. 10
1428, Marzo	Holy Ghost de Hampton	John Robyn, prop.	Southampton	Lic. para n. no especificado de peregrinos. Regreso en abril, patrón John Webbe, con 230¼ tons. de vino.	S. Port Book, 29 b; C76/110 m. 11
1428, Marzo	James de Poole	Richard Payn, prop.	Poole	Licencia para llevar 40 peregrinos a Santiago	C76/110 m. 11
1428, Marzo	George de Poole	John Mawer, patrón	Poole	Lic. para 80 peregrinos	Ibid. m. 11
1428, Marzo	James de Darmouth, o Mary de Darmouth	John Hanley, prop.	Darmouth	Lic. para 40 peregrinos en cualquiera de estos dos barcos.	Ibid. m. 11
1428, Marzo	Katherine	William Bygge	Newcastle-on-Tyne	Lic. para 30 peregrinos	Ibid. m. 11
1428, Marzo	Mary de Falmouth	Henry Nauskasek, pat. y propietario	Falmouth	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 11
1428, Marzo	Valentine de Southampton	John John, pat. y prop. merc. de Southampton	Southampton	Lic. para 200 peregrinos. Sale en abril, patrón John Yaffard con grano, paños y ropa de mercaderes ingleses.	Ibid. m. 11; South. P. B. ff. 13 a., 26 a
1428, 5/3	Trinity de Saltfleet	Lawrence Groule, prop.	Saltfleet	Lic. para 40 peregrinos	C76/110 m. 8
1428, 16/3	Cog John de Bristol	John Papenham y Wm. Piers, props.	Bristol	Lic. para 80 peregrinos. Sale de Bristol «versus Growyne» patrón Nicholas Stone, con paños.	Ibid. m. 11, E122-18/22
1428, 25/3	Margaret de Topsham	Richard Pette, pat.	Topsham	Lic. para 50 peregrinos	C76/110 m. 11

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1428, 26/3	Julyan de Landulph	John Stobbe, patrón	Landulph/ Plymouth	Lic para 40 peregrinos	Ibid. m. 9
1428, Mar./Abr.	Julyan de Sandwich	John Sampson, pat./prop.	Sandwich	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 8
1428, Mar.	James de Barnstaple	Rich. Berton, Rich. Bythenay, Wm. Orchard, Thos. Passewa-[illegible]	Barnstaple	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 11
1428, Mar.	Peter de Plymouth	Philip Foxley, Richard Morford, props. y pats.	Plymouth	Lic. para 30 peregrinos	Ibid. m. 8
1428, Mar.	George de Bristol	Philip Richards, prop.	Bristol	Licencia para 100 peregrinos	Ibid. m. 8
1428, 7/4	Marie de Ipswich	Thomas Asteley, prop.	Ipswich	Lic. para 20 peregrinos, súbditos fieles, no sacar c. vedadas	Ibid. m. 8
1428, 8/4	Faucon de Yarmouth	Robert Boner, prop.	Yarmouth	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 8
1428, 20/4	George de Londres	Hugh Dene, prop., Robert Shadde, pat.	Londres	Lic. para 140 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 16
1428, 22/2	Saint John de Bristol, barca	Thomas Fish, prop.	Bristol	Lic. para 100 peregrinos, mismas condiciones	Ibid. m. 8
1428, 23/4	Marie de Cley	Nicholas James, de Londres, y Simón Godeknape, props.	Cley	Lic. para 140 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 8
1428, 24/4	Nicholas de Saltash	John Slug, de Saltash, pat.	Saltash	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 11
1428, 27/4	Marie de Bristol	Wm. Cotton, Jordan Sprynge, John Monke, prop.	Bristol	Lic. para 100 peregrinos, salvo que haga falta para la armada del conde de Salisbury contra Francia. Súbditos fieles, no revelar secretos al extranjero, no sacar oro ni plata «ultra rationabiles expensas suas»	Ibid. m. 8
1428, 28/4	Trinity de Hull	Robert Shuklys, Thos. Davy, propietarios	Kingston-upon-Hull	Lic. para llevar 100 peregrinos	Ibid. m. 16
1428, Mayo	Patrick de Dartmouth	Thos. Carewe, caballero, prop., David Roche, pat.	Dartmouth	Lic. para llevar peregrinos a Santiago	Ibid. m. 7
1428, 14/5	George de Bridgewater	Thos. Carrewe, prop. John Benet, patrón	Bridgewater	Lic. para llevar 40 peregrinos a Santiago. Fieles, no revelar secretos, no sacar cosas vedadas, oro, plata, salvo lo indispensable.	C76/110, m. 7
1428, 20/6	Marie de Fowey	Thomas Adam, pat.	Fowey	Lic. para 40 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 2
1428, 20/6	Marie de Exmouth	Richard Davy, pat.	Exmouth	Lic. para 30 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 2
1428, Jun./Jul.	Trinity de Fowey	John Spert, prop.	Fowey	Lic. para 40 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 4
1428, Jun.	?	John Philippe	Weymouth?	Lic. para n peregrinos.	Ibid. m. 4
1428, Jun.	?	Thomas Godeston	?	Lic. para n peregrinos.	Ibid. m. 4
1428, Jun.	?	John Thomas	Fowey v. supra, infra	Lic. para n peregrinos.	Ibid. m. 4
1428, 20/6	Trinity de Dartmouth	John Stanbury, patrón	Dartmouth	Lic. para 50 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. m. 2
1428, 12/7	Cog John de Bristol	Papenham/Piers (supra)	Bristol	Nueva licencia para 80 peregrinos a W. Piers	Ibid. m. 2

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1428, 12/7	Nicholas de Poole	John Davy, patrón	Poole	Lic. para 24 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 1
1431, 23/2	Bartholomew de Orwell	Thos. Andrew, prop. Thos. Saye, patrón	Orwell	Lic. para 30 peregrinos	C76/113 m. 1
1432, 2/5	Trinity de Falmouth	Henry Tremayn, prop. Peter July, patrón	Falmouth	Lic. para 24 peregrinos, súbditos fieles, no sacar oro, plata ni c. vedadas ni hacer nada que perjudique al país.	C76/114 m. 11
1433, 26/1	Cog John de Fowey	John Nicoll, patrón	Fowey	Lic. para llevar 50 peregrinos, en las condiciones de costumbre y que no saquen oro ni plata salvo para gastos razonables, juramento individual.	Foedera V[1], 1
1433, 31/1	St. James de Kingswear, barca	John Heddon, patrón	Kingswear	Lic. para llevar 40 peregrinos, mismas condiciones	Ibid. 2
1433, 3/2	John de Portsmouth	Roger Broke, patrón	Portsmouth	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. 2
1433, 4/2	Marie de Brixham	Henry Hawekyn, pat.	Brixham	Lic. para 30 peregrinos, mismas condiciones para este año.	Ibid 2
1433, 6/2	Trinite de Bideford	Roger Cule, patrón	Bideford (Devon) Barnstaple?	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de este año.	Ibid. 2
1433, 8/2	Margaret de Topsham	Richrd Pette, pat. Wm. Wenard, John Coyle, propietarios	Topsham	Lic. para 50 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. 2
1433, 8/2	Michael de St. Michael's Mount	John Williamson, pat.	Mount's Bay	Lic. para sacar 40 peregrinos a Santiago, en las condiciones de costumbre para este año (v. supra).	Foedera V[1], 2
1433, 9/2	Antony de Dartmouth	John Lye, patrón	Darmouth	Lic para 40 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. 2
1433, 12/2	Marie de Landulph	Thomas Jandrell, pat	Landulph, Plymouth	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. 2
1433, 19/2	Katherine de Hull	Thos. Marshall, prop., John May, patrón	Kingston-upon-Hull	Lic. para 30 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid 2
1433, 25/2	Cristofre de Bristol	John Woderoufe, pat.	Bristol	Lic. para 80 peregrinos, mismas condiciones.	Ibid. 2
1434, 26/1	Cog John de Fowey	John Nicholl, patrón	Fowey	Lic. para 50 peregrinos a Santiago.	C76/116 m. 14
1434, 31/1	St.-James de Kingswear	John Heddon, patrón	Kingswear	Lic. para 40 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434, 2/2	Marie de Landulph	Thomas Jaundrell, pat.	Landulph/ Plymouth	Lic. para 60 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434, 3/2	John de Portsmouth	Roger Broker, patrón	Portsmouth	Lic. para 60 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434, 3/2	Peter de Dartmouth	Richard Walter, patrón	Dartmouth	Lic. para llevar 60 peregrinos: súbditos fieles, prestar juramento ante el Mayor de la ciudad de no hacer nada en perjuicio del país y no sacar oro ni plata salvo para sus gastos razonables.	Ibid m. 10
1434, 4/2	Marie de Brixham	Henry Hawkyn, patrón	Brixham	Licencia para llevar 30 peregrinos a Santiago.	Ibid. m. 14
1434, 6/2	Trinity de Bideford	Roger Cole, patrón	Bideford	Lic. para 40 peregrinos.	ibid. m. 14

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1434. 8/2	Margaret de Topsham	Richard Petty, patrón	Topsham	Lic. para 50 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434. 8/2	Michael, St Michael's Mt.	John Williamson, pat.	Mount's Bay	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m 14
1434. 9/2	Antony de Dartmouth	John Lye, patrón	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434. 9/2	Katherine de Hull	Thos. Marshall, prop. John May, patrón	K-upon-Hull	Lic. para 30 peregrinos.	Ibid. m 14
1434. 16/2	Marie de Southampton	John Bigbrook, patrón; prop. y marineros.	Southampton	Lic. para 100 peregrinos., saliendo de Southampton, prestando juramento al Mayor y demás condiciones de este año.	Ibid. m. 14
1434. 25/2	Christopher de Bristol	John Woodruff, patrón	Bristol	Lic. para 80 peregrinos.	Ibid. m. 14
1434. 26/2	Nicholas de Weymouth	William Eustace, pat.	Weymouth	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Katherine de Dartmouth	John Lysard, patrón	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	ibid. m. 11
1434. 26/2	John de Teignmouth, barca	Richard Lindsay, pat.	Teignmouth	Lic. para llevar 30 personas a Santiago, y que ellos o sus guías y responsables presten los juramentos de costumbre de este año (v. supra).	C76/116 m. 11
1434. 26/2	George de Londres	Thomas Crouche, pat.	Londres	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Gabriel de Londres	Hug Dene, John Riffawe, props. Ruble, Shedde, patrón	Londres	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Bartholomew de Landulph	John Kydeston, patrón (Plymouth)	Landulph	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m 11
1434. 26/2	Thinite de Winchelsea, barca	Robert Porter, patrón	Winchelsea	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Michael de Penzance	John Nicholl, patrón	Penzance	Lic. para 24 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Thomas de Dartmouth	John Godyng, patrón	Dartmouth	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 11
1434. 26/2	Julyan de Fowey	Thomas Gerard de Fowey, patrón	Fowey	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 11
1434. 16/3	Trinité de Bristol	William Weston, pat.	Bristol	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434. 23/3	Trinite de Exmouth	John Gerard, patrón	Exmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434. 25/3	Marie de Bristol	John Papenham, prop.	Bristol	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434. 4/4	Katherine de Minehead	Roger King, patrón	Minehead/ Bristol	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434. 13/4	Nicholas de Barnstaple	John Gohbe, patrón	Barnstaple	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 13
1434. 16/4	Trinité de Falmouth	Peter July, patrón	Falmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Foedera V[1], 7
1434. 16/4	Laurence de Dartmouth	John Colman, patrón	Dartmouth	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	C76/116 m. 13
1434. 22/4	Peter de Great Yarmouth	Richard Russell, pat.	Yarmouth	Lic. para 20 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434. 22/4	Gabriel de Penzance	Roger Raff, patrón	Penzance	Lic. para 26 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 9
1434. 24/4	Garland de Cromer	William Truwe, p./pr.	Blakeney y Rode	Lic. para sacar 60 peregrinos por estos puertos. Condiciones de costumbre, con juramento ante preboste, bailios y «constables».	Ibid. m. 14

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1434, 24/4	Trinite de Wells	John Burdon, p/pr. y marineros	Wells	Lic. para sacar 60 peregrinos por el puerto de Wells, condiciones de costumbre este año (v. supra).	C76/116 m. 14
1434, 24/4	Saint Marie de Blakeney	Prop. y marineros. Patrón. Richard Noble	Blakeney y Berkeley	Licencia para sacar 60 peregrinos por estos puertos en las condiciones de costumbre, y juramento ante preboste y bailios de Blakeney y Berkeley.	C76/116, m. 14
1434, 24/4	Thomas de Saltash	John Slug, de Saltash, patrón	Saltash	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre: no revelar secretos, no sacar oro ni plata salvo indispensable, juramento ante oficiales del puerto de Saltash.	Ibid. m. 13
1434, 26/4	Elene de Colchester	Robert Selby, pat./prop.	Colchester	Lic. para sacar por Colchester 30 peregrinos, cond. costumbre.	Ibid. m 13
1434, 26/4	Nicholas de Sandwich	Robert Sutton, prop.	Sandwich	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434, 26/4	Bartholomew de Harwich	Thomas Andrew, pat.; Prop. y marineros	Harwich	Lic. para 60 peregrinos, saliendo de Harwich; condiciones de costumbre.	Ibid. m 13
1434, 26/4	Christopher de Ipswich	John Dicken, prop.; Nicholas Howball, pat.	Ipswich	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 13
1434, 26/4	Bernard de Poole	Robert Bowen, pat.	Poole	Lic. para 70 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid m. 13
1434, 28/4	Mighell de Poole	John Mewer, patrón	Poole	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre.	Foedera V^1, 5
1434, 28/4	Le Ghost de Lynn	Robert Gregory, pat.	Lynn	Lic. para 20 peregrinos, condiciones de costumbre.	C76/116, m. 13
1434, May./Jul.	Trinity de Falmouth	John Rede, patrón	Falmouth	Lic. para n peregrinos.	Ibid m. 9
1434, 1/5	Marie de Plymouth	Henry Nynethank, pat.	Plymouth	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 14
1434, 4/5	Katherine de Dartmouth	John Lesard, patrón	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid m. 9
1434, 4/5	Antony de Dartmouth	John Rede, patrón	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid m 9
1434, 8/5	Katheryn de Winchelsea, Barca	Robert Porter, patrón	Winchelsea	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m 9
1434, 12/5	Peter de Dover	John Elys, patrón	Dover	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 10
1434, 12/5	Marie de Bristol, ballener	William Pattesmore, pr.	Bristol	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 12/5	Marie de Fowey, barca	Ralph Wythwall, pat.	Fowey	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 12/5	Margaret de Topsham	William Wenard y John Coille, props.	Topsham	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 13/5	Peter de Dartmouth	Richard Waller, pat.	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 14
1434, 13/5	Trinite de Chichester	Richard Kenne, pat.	Chichester	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre	C76/116 m. 9
1434, 15/5	Marie de Landulph	Thomas Jaundrell, pat.	Landulph (Plymouth)	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 16/5	Barry de Fowey	Philip Mayowe, patrón	Fowey	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 17/5	Marie de Bristol	Thomas Crede, patrón	Bristol	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 20/5	James de Dartmouth	John Heddon, patrón	Dartmouth	Lic. para 70 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid m. 9
1434, 28/5	Bernard de Poole	Rober Bowen, patrón	Poole	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1434, 1/6	Marie de Wight	John Coteler, patrón	Isla de Wight (Little Yarmouth?)	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 8/6	Grace Dieu	John Buk, patrón	?	Lic. para 20 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 8/6	Marie de Brixham	Henry Hawekyn, pat.	Brixham	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 22/6	George de Bristol, barca	Richard Trenode, prop. John Lugge, patrón	Bristol	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid m. 9
1434, 22/6	John de Portsmouth	Roger Broker, pat.	Portsmouth	Licencia para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1434, 2/7	Margarete de Topsham	William Wenard, John Colye, props. Richard Pytte (Petty) patrón	Topsham	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1440, Mayo	Catherine, barca	Richard «Armissa», pat.	?	Llega con peregrinos y mercancías a La Coruña. Arrestada por mercaderes vecinos, alegando represalias. Orden de liberación del buque, dinero y mercancías, en virtud de la protección concedida a los peregrinos.	ACS Carp. 3/1, publ LOPEZ FERREIRO, H.C. VII, 74 ss.
1440, s/fecha	Michael de Penzance	John Nicholl, pr./pat.	Penzance	Lic. para 40 peregrinos	C76/121 m. 15
1445, 28/1	Trinite de Courtenay	Philip Courtenay, «miles» prop. John Godyng, pat.	Dartmouth	Licencia para llevar 200 peregrinos a Santiago y repetir el viaje al retorno, si hay más peregrinos. Los pasajeros deberán prestar juramento a Ph. Courtenay de que no sacarán cosas vedadas, ni oro y plata salvo para sus gastos, que no revelarán secretos, etc.	C76/127 m. 4
1445, 5/2	Mary de Cromer	Richard Arnold., prop. Robert Phelip, patrón	Cromer	Lic para 80 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 4
1445, 8/2	Antony de Dartmouth	Thomas Gilles, prop.? John Lysard, patrón	Dartmouth	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid., m. 4
1445, 1/3	Marie Courtenay, barca	John Huchin, patrón (Ph. Courtenay, prop. ?)	Dartmouth?	Lic. para 100 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m.d 10
1445, 6/3	George de Paignton	John Staplehill, patrón	Paington (Devon)	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 4/3	Michel de Penzance	Daniel Cosyn, patrón	Penzance	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 8/3	Jesus de Orwell	John, Earl of Oxford, pr.	Orwell	Lic. para transportar a Santiago tantos peregrinos como pueda llevar, en las condiciones de costumbre. El buque está recién construido, y el prop. ha decidido que éste sea su primer viaje, en honor del Apóstol.	Ibid. m. 7

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1445, 10/3	Nicholas de Saltash	Nicholas Wandre, pat.	Saltash	Lic. para 100 peregrinos, condiciones de costumbre. Alternativa con el Cristofre (v. infra); salida por Saltash.	Ibid. m. 7
1445, 10/3	Cristofre de Saltash	Roger Amys, patrón	Saltash	Lic. para 100 peregrinos. Alternativa con Nicholas (v. supra)	Ibid. m. 7
1445, 11/3	James de Weymouth, barca	Henry Russell y Henry Baret, props.; John Fyke, patrón	Weymouth	Lic. para 50 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 9
1445, 12/3	Marie de Bristol	Henry May, propiet.	Bristol	Lic. para 120 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 14/3	Sancta Anna	Robert Sturmy, prop. o su apoderado	Bristol	Lic. para 200 peregrinos, condiciones de costumbre este año.	Ibid. m. 4
1445, 28/3	Little John de Sandwich	John Langakre, patrón	Sandwich	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre; salida por Sandwich; que lleven los marineros necesarios.	Ibid. m. 8
1445, 5/4	Nicholas de Dartmouth	John Gerard, patrón	Dartmouth	Lic. para 140 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 4
1445, 5/4	Marie Carrewe de Dartm.	Thomas Colbere, pat.	Dartmouth	Lic. para 140 peregrinos, condiciones de costumbre	C76/127 m. 4
1445, 8/4	Cog John de Fowey	Walter Wymond, pat.	Fowey	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 10
1445, 12/4	Kateryne de Bristol	John Burton, prop.	Bristol	Lic. para 100 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 13/4	Kateryn de Plymouth	John Shipley, prop. Thomas Hygges, pat.	Plymouth	Lic. para 60 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 4
1445, 15/4	Molyn de Fowey, ballener	John Hugh, patrón	Fowey	Licencia para 30 peregrinos, condiciones de costumbre; salida por Fowey.	Ibid. m. 9.
1445, 20/4	Mary de Lymington	John Mower, patrón	Lymington	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 4
1445, 21/4	Grace Dieu	John Dicken y Wm. Skinner, props. J. Hastyngs, patrón	?	Lic. para 28 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 5
1445, 28/4	Margaret de Wells	Wm. Wakelyn, patrón. John Grygges, prop.	Wells	Lic. para 120 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 4
1445, 1/5	Mary de Falmouth	Thomas White, patrón	Falmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 8
1445, 1/5	Peter de Exeter, crayer	John Gurdeler, patrón	Exmouth?	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 8
1445, 1/5	Margaret de Mount's Bay	Thomas Wathy, patrón	Mount's Bay	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 8
1445, 6/5	James de Landulph, ball.	John Stobbe, patrón	Landulph (Plymouth)	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 11/5	Bartilmewe de Orwell	Richard Felawe, prop.	Orwell	Lic. para 12 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 7
1445, 24/5	Marie de Southampton	Walter Fylpot, patrón Richard Thomas, prop.	Southampton	Lic. para 100 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 8
1445, 3/6	Kateryn de Plymouth	Thomas Hughes, patrón David Selly, propiet.	Plymouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre.	Ibid. m. 8
1445, 10/6	James de Landulph	John Stobbe, pat. David Selly, Nich. Lople, prop.	Landulph (Plymouth)	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid. m. 4

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1445, 8/7	Trinite de Falmouth	Thomas Kestall, patrón	Falmouth	Lic. para 40 peregrinos, condiciones de costumbre	Ibid m. 4
1451	Mary de Dartmouth	Robert Bowyer, prop.	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos, a Santiago.	STORSS, III, 191
1451	Bartholomew de Fowey	Thomas Shereff, pat.	Fowey	Lic. para 20 peregrinos	Ibid.192
1451, 4/3	Christopher de Southwold	John Waynflete, prop. Nicholas Fleg, patrón	Southwold (Suffolk)	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre, siempre que no sea requisado para el viaje del rey.	C76/133 m. 11
1451, 5/3	Mary de Southwold	Richard Skilman, prop.	Southwold	Lic. para 30 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid. m. 11
1451, 5/3	Trinite de Wineton	Simon Hagun de Winchester, prop.	Southampton?	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones, salvo requista para viaje del rey.	Ibid. m. 11
1451, 6/3	Mary de Cromer	Richard Arnald, prop John Book, patrón	Cromer	Lic. para 60 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa para viaje del rey.	Ibid. m. 11
1451, 9/3	Thomas de Winchelsea	Godard Pulham, prop. John Ballyn, patrón	Winchelsea	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 11
1451, 12/3	Trinite de Orwell	William Humphrey, pat.	Orwell	Lic. para 40 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid. m. 11
1451, 14/3	Trinite Fitzwarin	William Bourchier, miles pr.; Henry Cardigan, pat.	Barnstaple	Lic. para 40 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid. m. 11
1451, 22/3	Katherine de Lynn	John Pigot, merc. de Lynn, prop. y patrón	Lynn	Lic. para 30 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid m. 11
1451, 24/3	Margret de Blakeney (alias Sueterly)	John Paten de Lynn, pat.	Lynn/Blakeney	Lic. para 100 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid. m. 11
1451, 1/4	Marie de Pemhroke, crayer	William Cobbe, prop.	Pembroke	Lic. para 24 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid. m. 11
1451, 5/4	Nicholas de Wells	Richard Burgony, pat	Wells (Norfolk)	Lic para 40 peregrinos, mismas condiciones, salvo requisa.	Ibid m 11
1451, 7/4	Katheryne de Boston	Robert Sturmy, prop.	Boston	Lic. para llevarla, u otro por el (R S. es un mercader de Bristol), con 100 peregrinos, cond. costumbre, salvo requisa viaje rey.	Ibid. m. 11
1451, 26/5	Bartholomew de Landulph	Reginald Grigge, pat.	Landulph (Plymouth)	Licencia para 40 peregrinos	Ibid. m. 1
1451, 30/5?	Mackerel de Fowey, barca	John Cornewe, patrón	Fowey	Lic. para 20 peregrinos	Ibid. m. 1
1451, 30/5	Trinity de Dartmouth	J Weston, Rich. Towcar, propietarios	Dartmouth	Lic para 40 peregrinos	Ibid. m. 1
1451, 30/5	James de Dartmouth, barca	John Langenede, patrón	Dartmouth	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 1
1455, 10/4	Palmer, barca, 40 tons.	James Bonython, Thom, Killigrew, props. Simon Kestell, patrón.	Falmouth	Lic. para llevar 30 peregrinos a Santiago	C76/138 m. 7
1455, 13/4	Marie Wyndeler de Cley, 120 tons.	John Brailly, Robt. Wyndeler, pr. James Williamson, patrón	Cley	Lic. para 50 peregrinos	Ibid m. 7

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1455, 28/4	Katherine de Penzance, 30 tons.	John Davy Rous, patrón Vincent Richard, Hervé William Pascoe, props.	Penzance	Lic. para 30 peregrinos	Ibid. m. 7
1455, 18/11	Heryng de Lymington, 47 tons.	Peter Gytton de Lymington, prop.	Lymington	lic. para llevar 50 peregrinos, prohibición absoluta de sacar oro y plata, y demás reservas habituales.	Ibid. m. 27
1456	?	Michael Evyty	?	Lic. para llevar 20 peregrinos	STORRS III, 192
1456-58	Christopher	?	Bristol	Lic. y sc. por 3 años, de Enrique IV de Castilla, para ir a La Coruña llevando las mercancías que quieran, esp. paños y sacar igualmente lo que quieran, excepto cosas vedadas.	AM Coruña, Priv. IV/39
1456-58	Marieta de Bristol	?	Bristol	Misma licencia y salvoconducto.	Ibid
1456, 13/1	Marie Talbot, 100 tons.	Thomas Talbot, merc. de Lynn, propietario	Lynn	Lic. para 100 peregrinos, cond. usuales y prohibición absoluta de sacar oro o plata. Probablemente sale el 15/8, patroneada por Richard Dutelaw, cargando Thomas Talbot paños y objetos de latón (único viaje del año que no va al Mar del Norte).	C76/138 m. 25; E112-96/37
1456, 28/1	Jesus, barca, 80 tons.	John Marshall de Brixham, patrón	Brixham	Lic. para 50 peregrinos, con prohibición absoluta de sacar oro o plata y demás reservas habituales.	C76/138 m. 23
1456, 31/1	Trinite de Dartmouth	John Preston, John Towecar, props.	Dartmouth	Lic. para 60 peregrinos, prohibición de sacar oro o plata salvo gastos razonables, juramento ante autoridades, y demás condiciones de costumbre.	Ibid. m. 22
1456, 18/2	Antony (antes Marie) de Dartmouth, 100 tons.	Philip Alere, pro./Thos. Bronde, patrón	Darmouth	Lic. para 30 peregrinos, cond. de costumbre y prohibición absoluta de sacar oro o plata.	Ibid. m. 24
1456, 20/2	Marie Flower de Plymouth, 100 tons.	Laurence Pytlesden, pr.	Plymouth	Lic. para 30 peregrinos, condiciones de costumbre, y prohibición absoluta de sacar oro o plata.	Ibid. m. 24
1456, 26/2	Helene de Winchelsea	Simon Farnecombe, pr.	Winchelsea	Lic. para 80 peregrinos, condiciones de costumbre, y prohibición absoluta de sacar oro o plata.	C76/138 m. 24
1456, 26/2	John de Dartmouth, 50 t.	John Cade, pr., Nicholas Irish, patrón	Dartmouth	Lic. para 20 peregrinos, condiciones de costumbre y prohibición absoluta de sacar oro o plata.	Ibid. m. 21
1456, 3/3	Marie de Fowey, 160 t.	Thomas Tregyn, John Blaunche, props.	Fowey	Lic para 100 peregrinos, condiciones de costumbre y juramento individual de que no sacarán más oro ni plata del que necesiten para sus gastos razonables.	Ibid. m. 21
1456, 9/2	Jamys de Dartmouth	Conde de Wiltshire, propietario	Dartmouth	Lic. para ir en esta nave o en otra cualquiera, a Santiago con su familia y séquito (30 personas), sin más restricción que la prohibición de sacar oro o plata fuera de sus gastos razonables.	Ibid. m. 21
1456, 5/4	Katherine Sturmy	Robert Sutrmy, merc. de Bristol, prop.	Bristol	Licencia para 60 peregrinos. Condiciones de costumbre y juramento de no sacar oro ni plata salvo gastos necesarios.	Ibid. m. 15

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1456, 14/4	Marie de Landulph	Thomas Clement, pr.	Landulph (Plymouth)	Lic. para 60 peregrinos. Condiciones de costumbre y prohibición total de sacar oro o plata	Ibid. m. 15
1456, 18/4	Mary de Stonehouse, bollener	John Marchaunt, pat.	Stonehouse (Southampton)	Lic. para 50 peregrinos. Condiciones de costumbre, juramento de no sacar más oro o plata de lo indispensable.	Ibid. m. 15
1456, 3/5	Edward de Blakeney	William Brown, prop. Simon Brown, patrón	Blakeney	Lic. para 80 peregrinos. Condiciones de costumbre, prohibición total de sacar oro o plata	Ibid. m. 15
1456, 13/5	Andrew de Plymouth, 200 tons.	William George, prop.	Plymouth	Lic. para 80 peregrinos. Condiciones de costumbre. Prohibición total de sacar oro o plata.	Ibid. m. 12.
1456, 17/5	Marywhite de Plymouth	?	Plymouth	Sale de Plymouth con peregrinos. Llega a Coruña el 21/5 hacia las 3 p.m. · Sale de Coruña para Plymouth, tras una falsa salida, el 5/6 y llega a Plymouth el 9/6.	WEY, *Itinerary*, 153, 158.
1456, 17/5	?	?	Lymington	Sale de Plymouth para Coruña. Mismo viaje que el anterior.	Ibid.
1456, 17/5	?	?	Portsmouth	Sale de Plymouth para Coruña. Mismo viaje que el anterior.	Ibid.
1456, 17/5	Cargryne	?	Plymouth?	Sale de Plymouth para Coruña. Mismo viaje que los anteriores.	Ibid.
1456, 20/6	Edward de Southampton	John William, prop	Southampton	Lic. para 40 peregrinos, prohibición de sacar c. vedadas y juramento ante los guardianes del puerto de fidelidad y de no divulgar secretos perjudiciales	C76/138 m. 10.
1456, Julio	Julyan de Dartmouth	John Bartlett, patrón	Dartmouth	En Coruña, con peregrinos. Apresada por bretones, que se la llevan. Protesta de las autoridades de Coruña al duque de Bretaña. Devolución con inventario bienes recuperados.	ADLA, E202/6
1462	Trinity de Newport	Philip Morgan, prop.	Newport	Lic. para 300 peregrinos a Santiago.	C76/146 m. 15
1462	Gabriel de Lynn	William Yebot, prop.	Lynn	Lic. para 80 peregrinos	STORRS III, 193
1462	Trinity de Exmouth	John Thomas, prop	Exmouth	Lic. para 70 peregrinos	Ibid. 193
1462	Mary de Trewin	Thomas Poldo, y John Treouran, props.	Treen (Porthcurno, Cornwall)	Lic. Para 50 peregrinos	Ibid. 192
1462	James de Westminster	James Andrew, prop.	Londres?	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. 192
1462	James de Warcham	William Averyll, prop.	Warcham	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. 192
1462	Mary de Poole, carabela (v. nota en Cites.)	Richard White, prop.	Poole	Lic. para 50 peregrinos. Hay este año en Poole dos naves de este nombre: una carabela y una pinaza. Se trata seguramente de la carabela, ya que la pinaza sería demasiado pequeña.	Ibid. 193 E122/2 y /4

Fecha	Buque (nombre y descrip.)	Titular licencia	Puerto de origen	Circunstancias del viaje	Referencia
1462	Michael de Poole	John Hall, merc. de Salisbury, prop.	Poole	Lic. para 100 peregrinos	C76/146 m. 21
1462	James de Poole	John Cammell, prop.	Poole	Lic. para 80 peregrinos	STORRS, III, 192
1462, 24/6	Valentine de Portsmouth, 90 tons.	Richard Calfe, John Dancaster, merc. de Portsmouth, props.	Portsmouth	Lic. para 90 peregrinos	C76/146 m. 15
1466	Michael de Penzance	David Ambrose, patrón	Penzance	Lic. para n peregrinos	STORRS III, 193
1473	Good Grace de Woodbridge	Thomas Albard, prop.	Woodbridge (Suffolk)	Lic. para 100 peregrinos	C76/m. 31
1473	Trinity de Cley	Simon Brown, prop.	Cley	Lic. para 70 peregrinos	Ibid. m. 28
1473	Katherine de Sandwich	Nicholas Burton, prop.	Sandwich	Lic. para 40 peregrinos	Ibid. m. 12
1473	Christopher de Southwold	Robert Norfolk, prop.	Southwold (Suffolk)	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 12
1473	Christopher de Yarmouth	John Ruff, prop.	Yarmouth	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 31
1473	Katherine	John Boeber	?	Lic. para 60 peregrinos	Ibid. m. 28
1473, 15/5	Patrick de Saltcombe, 60 tons.	Robert Shymer,prop.	Saltcombre	Lic. para 40 peregrinos. Salida de cualquier puerto del condado de Devon.	Ibid. m. 16
1477, 5/2	Mary London, 320 tons.	Bartholomew Couper, merc. de Londres, prop.	Londres	En el último año santo (1473?), recogió 40 pasajeros en Ross (Irlanda) para Santiago, cobrando 225 marcos de pasajes. Atacado por piratas ingleses en viaje de vuelta. Denuncia a 5/12/77 en Chancery.	CPR 1476-85, p. 78
1484	James de Southwold	Henry Sow, prop.	Southwold	Lic. para n peregrinos	STORRS III, 193
1484	Edmund de Southwold	—	Southwold	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	Trinity de Southwold	—	Southwold	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	Mary Grace de Bristol	Thomas Rogers	Bristol	Licencia para n peregrinos	Ibid.
1484	Catherine de Bristol	—	Bristol	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	Christopher de Woodbridge	—	Woodbridge	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	Mary Curtis	Thomas Rogers	Londres	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	Mary Ellen	Thomas Rogers	Plymouth	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	?	Richard Brown, prop.	—	Lic. para n peregrinos	Ibid.
1484	?	Robert Cromer, prop.		Lic. para n peregrinos	Ibid.
1488	?	Richard Penshurst, John de Hythe, propietarios.	?	Escala en La Coruña, en tránsito de Portugal a Inglaterra. Robada en el puerto por santanderinos.	AGS-RGS-V-1495, 416
1498, 21/11	Trinity de Newcastle		Newcastle	Escala en Bordeaux camino de Galicia, a donde van en cumplimiento de una promesa de peregrinación, pues se acaban de salvar de un naufragio.	ADG, 3E 12203,en BERNARD, *Navires*, 730.
1503-4	Buque escocés			Peregrinación de tripulantes y mercaderes a Santiago, por haberse salvado de un naufragio	ADG 3E 4469 *Ibid.*, Id. 730.

MOVIMIENTO DE BUQUES INGLESES EN GALICIA - Licencias peregrinación y comercio

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
Periodo 1389-1399			
1390			
—Dartmouth	1		
—Ipswich	1	3	400
—Winchelsea	1		
1391			
—Dartmouth	1		
—Barnstaple	1		
—Mount's Bay	1	6	500
—Londres	1		
—Bristol	2		
1392			
—Darmouth	1	2	160
—Saltash	1		
1393			
—Saltash	1		
—Exmouth	1		
—Dartmouth	1		
—Falmouth	1	4	300
1394			
—Paynton (Dartmouth)	1		
—Poole	1		
—Yarmouth	1		
—Mount's Bay	1		
—Fowey	1		
—Northam	1	6	390
1395			
—Bristol	6		
—Poole	2		
—Plymouth	1		
—Fowey	1		
—Saltash	2		
—Looe	1		
—Teignmouth	1		
—Hartlepool	1		
—Newcastle-on-Tyne	1		
—Exmouth	1		
—?	8	25	2.010
1396			
—Falmouth-Truro	2	2	100
1397			
—Exmouth	1	1	80

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
1398			
—Plymouth	1		
—Falmouth	1		
—Winchelsea	1	3	150
1399			
—?	2	2	120
Período 1400-1413			
1400			
—Ottermouth	2	2	120
1401			
—Fowey	1		
—Padstow	1		
—Poole	1		
—Barnstaple	1	4	230
1402			
—Plymouth	1		
—Southampton	1	2	100
1403			
—?	1	1	60
1410			
—Plymouth	1	1	100
1411			
—Fowey	1		
—Dartmouth	1		
—Southampton	1	3	140
1412			
—Plymouth	1		
—Kingswear	1	2	90
1413			
—Dartmouth	2		
—Fowey	1		
—Havant	1		
—Kingswear	1		
—Lynn	1		
—Barnstaple	1		
—Ipswich	1		
—Colchester	1		
—Plymouth	2	11	570
Período 1414-1422			
1414			
—Ipswich	1		
—Weymouth	1		
—Fowey	1	3	140
1415			
—Penzance	1	1	24

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
Período 1423-1450			
1423			
—Weymouth	2		
—Dartmouth	1		
—Plymouth	1		
—Poole	1		
—Shoreham	1		
—?	1	7	550
1424			
—Penzance	1	1	24
1427			
—Dartmouth	1		
—Southampton	1		
—Salisbury	1	3	250
1428			
—Bristol	5		
—Dartmouth	5		
—Plymouth	7		
—Fowey	5		
—Southampton	2		
—Poole	3		
—Sandwich	1		
—Ipswich	1		
—Bisselden (Southampton)	1		
—Bridgewater	1		
—Barnstaple	1		
—Newcastle-on-Tyne	1		
—Yarmouth	1		
—Wareham	1		
—Exmouth	1		
—Hull	1		
—London	1		
—Weymouth	3		
—Cley	1		
—Landulph	1		
—Brixham	1		
—Winchelsea	1		
—Saltash	1		
—Topsham	1		
—Falmouth	1		
—Penzance	2		
—Kingsbridge	1		
—Salftfleet	1		
—?	2	54	2.784
1431			
—Orwell	1	1	30
1432			
—Falmouth	1	1	24

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
1433			
—Bristol	1		
—Brixham	1		
—Hull	1		
—Bideford	1		
—Landulph	1		
—Topsham	1		
—Dartmouth	1		
—St. Michael's Mt.	1		
—Portsmouth	1		
—Kingswear	1		
—Fowey	1	11	480
1434			
—Bristol	5		
—Fowey	3		
—Penzance	2		
—St.Michael's Mt.	1		
—Poole	3		
—Dartmouth	9		
—Cromer	1		
—Landulph	3		
—Topsham	3		
—Sandwich	1		
—Saltash	1		
—Colchester	1		
—Yarmouth	1		
—Falmouth	2		
—Winchelsea	2		
—Plymouth	1		
—Blakeney	1		
—Hull	1		
—Teignmouth	1		
—Minehead	1		
—Chichester	1		
—Weymouth	1		
—Southampton	1		
—Harwich	1		
Portsmouth	2		
—Wells	1		
—Bideford	1		
—London	2		
—Brixham	2		
—Ipswich	1		
—Dover	1		
—Exmouth	1		
—Barnstaple	1		
—Lynn	1		

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
—Kingswear	1		
—Isla de Wight	1		
—?	1	73	2.810
1440			
—Penzance	1		
—?	1	2	40
1445			
—Southampton	1		
—Fowey	2		
—Falmouth	2		
—Wells	1		
—Mount's Bay	1		
—Penzance	1		
—Bristol	3		
—Paington	1		
—Plymouth	2		
—Cromer	1		
—Orwell	2		
—Lymington	1		
—Dartmouth	3		
—Saltash	2		
—Landulph	2		
—Sandwich	1		
—Weymouth	1		
—Exeter	1		
—?	3	29	2.270
Período 1451/1470			
1451			
—Darmouth	3		
—Southwold	2		
—Fowey	2		
—Boston	1		
—Winchelsea	1		
—Lynn	1		
—Cromer	1		
—Barnstaple	1		
—Wells	1		
—Pembroke	1		
—Landulph	1		
—Winchester	1		
—Orwell	1		
—Blakeney	1	18	854
1455			
—Cley	1		
—Falmouth	1		
—Penzance	1		
—Lymington	1	4	160

MOVIMIENTO		TOTAL	TOTAL PEREGRINOS (min. conoc.)
1456			
—Bristol	3		
—Darmouth	3		
—Plymouth	3		
—Weymouth	1		
—Fowey	1		
—Southampton	1		
—Lynn	1		
—Stonehouse	1		
—Brixham	1		
—Lymington	1		
—Portsmouth	1		
—Yarmouth	1		
—Blakeney	1		
—Landulph	1		
—Winchelsea	1		
—Carmarthen	1		
—? (fines Mayo)	32	54	890
1462			
—Poole	3		
—Wareham	1		
—Westminster	1		
—Portsmouth	1		
—Newport	1		
—Trewin (Treen, Cornwall)	1		
—Exmouth	1		
—Lynn	1	10	920
1466			
—Penzance	1	2	
Período 1471-1485			
1473			
—Woodbridge	1		
—Cley	1		
—Sandwich	1		
—Southwold	1		
—Yarmouth	1		
—Saltcombe	1		
—?	1	7	430
1477			
—Londres (de Ross)	1	1	400
1484			
—Soutwold	3		
—Bristol	2		
—Woodbridge	1		
—Londres	1		
—Plymouth	1		
—?	2	10	

PARTICIPACION DE LOS PUERTOS INGLESES

PUERTO	SALIDAS
Darmouth	33 + Paynton 2
Ipswich	5
Winchelsea	7
Barnstaple	6
Mount's By	6
Penzance	8
Londres	5 + Westminster 1
Bristol	24
Saltash	8
Exmouth	5
Falmouth	10 + Truro 1
Poole	13
Yarmouth	5
Fowey	20
Northampton	1
Plymouth	22
Looe	1
Teignmouth	2
Hartlepool	1
Newcastle-on-Tyne	2
Ottermouth	1
Padstow	1
Southampton	8 + Bisselden 1
Kingswear	4
Havant	1
Lynn	5
Colchester	1
Weymouth	9
Shoreham	1
Salisbury	1
Sandwich	4
Bridgewater	1
Wareham	2
Exmouth	1
Hull	3
Cley	3
Landulph	10
Brixham	5
Topsham	5
Kingsbridge	1
Saltfleet	1
Orwell	4
Bideford	2
Portsmouth	5
Cromer	3

PUERTO	SALIDAS
Colchester	1
Minehead	1
Chichester	1
Harwich	1
Wells	3
I. de Wight	1
Lymington	3
Exeter	1
Southwold	5
Boston	1
Pembroke	1
Winchester	1
Blakeney	3
Stonehouse	1
Newport	1
Trewin	1
Woodbridge	1
Saltcombe	1
Ross (Irlanda)	1 (en barco de Londres)

b/ *Los gallegos en Inglaterra: comercio, transporte y redistribución.*

En este apartado estudiaremos la otra vertiente del tráfico, orientada principalmente a llenar los huecos y cubrir las deficiencias que dejaban los viajes ingleses. Un comercio muy irregular, violento y sobresaltado durante la mayor parte del período que se estudia, y en el que no se puede aislar el examen de los intercambios directos del de los transportes y redistribución de productos ajenos; pocas veces, tal vez por la necesidad de aprovechar cualquier coyuntura, estuvieron estas actividades tan inextricablemente unidas. Una proporción elevada de los navíos gallegos que aparecen por los puertos ingleses lo hacen llegando desde Portugal y Andalucía, efectuando a la vez funciones de transporte y llevando como cargamento o pacotilla artículos de esos mismos lugares.

Si, exceptuando los viajes de peregrinos a Santiago, el período que llega hasta la primera mitad del siglo XIII fue de bastante atonía en las relaciones anglo-castellanas, el tráfico se animó a raíz del tratado de alianza ofensivo-defensiva de 1/3/1254 entre Alfonso X y Enrique III (430). En los años 60 y 70 de ese siglo había en Southampton un grupo de mercaderes castellanos, más o menos permanente, que el rey intentó fijar en la ciudad amonestando a los burgueses a que no les agobiaran demasiado con exacciones, pues antes de 1263 «solían llegar con navíos y mercancía a Southampton, de lo que se sacaba provecho para la ciudad y el país (431)». Pronto empezaron a entrar

(430) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, pp. 12-13.
(431) Cit. PLATT, *Medieval Southampton*, p. 69.

en el régimen de hospedaje, alojándose en las casas de la misma burguesía local que adquiria sus mercancías (432).

Sin embargo, parece que los primeros contactos se hicieron más al Este, en los puertos de Norfolk y Kent (Winchelsea, Sandwich) más cercanos a Flandes, desde donde pueden haber dado el salto. A fines del verano de 1271, Johan Eanes de Santiago, Domingo Estevez y otros gallegos y portugueses operaban en esa zona, recorriendo la costa: Blakeney, Boston, Yarmouth (433); tres años después había en Winchelsea varios navíos procedentes de Pontevedra y de puertos cantábricos (434).

Tras la subida al trono de Sancho IV en 1285 las relaciones entre Castilla e Inglaterra se deterioraron, aunque sin llegar a una guerra abierta. Los actos de piratería y las consiguientes represalias se hicieron frecuentes, especialmente entre vascos y gascones. A los castellanos se les pusieron trabas y se recortaron sus privilegios en los puertos ingleses (435). Finalmente, Castilla, como aliada de Francia, se vio envuelta en la guerra entre este país e Inglaterra que estalló en 1293. Aunque la ayuda a Francia se suspendió dos años después, la semilla de la cizaña ya estaba sembrada. En 1296 los puertos más importantes de la costa cantábrica se agruparon en la Hermandad de la Marisma de Castilla (que, recordamos, no incluía a Galicia ni a Asturias), y determinaron el apoyo mutuo y el cese de relaciones con Inglaterra, Francia y Gascuña mientras durase la guerra. Los gallegos siguieron adelante, aunque fuera a base de salvoconductos. El 26/9 de 1296 el rey de Inglaterra concedía uno, por un año, a dos mercaderes de Pontevedra y uno de Santiago para comerciar entre Inglaterra y Galicia. Cubiertos por él quedaban la nave, la *Santa María* de Pontevedra, y sus 11 tripulantes (436).

A partir de 1303, año que trajo las paces y la *Carta Mercatoria*, se inició un período de comercio regular y bastante activo de los castellanos en Sandwich, Londres y Southampton, los centros que se iban a hacer tradicionales, y que se extendió hacia los puertos del West Country: Exmouth, Exeter, Fowey... Exeter en particular inicia entonces una larga relación con el comercio castellano, en el que tuvieron un importante papel las importaciones de Andalucía: vino, aceite, jabón, cera, miel, almendras, higos, pasas, dátiles y naranjas, además del hierro vizcaíno. La mayor parte de sus exportaciones de paños (que salían también por Bridgwater) iban a Castilla; el resto a Bristol, que distribuía también en esa dirección (437). Sin embargo, y debido al clima de inseguridad en que vivían los mercaderes y marinos castellanos por la violenta crisis política que atravesaba Inglaterra, se buscaba la protección adicional de los salvoconductos (438). Es a partir de entonces cuando los gallegos, como vimos, intervienen en el acarreo de los vinos de Bordeaux, para lo que necesitaban licencia real. Debía de haber algunos establecidos más o menos permanentemente en torno a Londres: a 27 de

(432) *Ibid.*, p. 153.

(433) Sufren asalto y despojo de sus mercancías por Adam de Dunwich, burgués de Yarmouth; se abre investigación por enviados reales y el sheriff de Norfolk y Suffolk sobre el caso, a petición de los perjudicados (*CPR 1266-72*, pp. 600, 604).

(434) PRO. SC6-1031/24.

(435) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, p. 17 ss.

(436) CPR 1292-1301, p. 203.

(437) CARUS-WILSON, E.M. *The Expansion of Exeter. Harte Memorial Lecture in Local History, 1961*. Exeter, 1963.

(438) CHILDS, *Op. cit.*, pp. 21-23.

Diciembre de 1311 Eduardo II ordena que se abone con cargo al Exchequer la cantidad de 66 £ 13 s. 7 d. al mercader de Galicia Fernán Pérez, que había adelantado esta suma, por orden del rey, a David de Strathbogie, conde de Atholl, y a Alexander Abernethie, para sus gastos en las campañas de Escocia (439). Es significativo que esto suceda pocos meses después de la caída y fuga del país de los Frescobaldi, a quienes el rey debía ya una enorme suma; probablemente el monarca no tiene mucho crédito entre los hombres de negocios de más envergadura y debe recurrir a este gallego, a quien encontramos en el papel de «banquero» real, insólito y completamente sin continuadores en sus colegas y compatriotas de los siglos futuros. En este mismo año y los siguientes los gallegos no dejarán de ir por Southampton. En Junio de 1311 Domingo Pérez, mercader de Santiago, entra con una nave suya, procedente, a juzgar por su cargamento, de Andalucía y Galicia: cueros finos, alumbre, almendras, sebo, hierro y algo de lana de un cargador vasco (440). Viaje ya muy típico y característico de la actividad gallega hacia Inglaterra, y un cuadro que no cambiará con la ida de los gallegos al Mediterráneo, pues sus viajes entre ambas áreas, salvo algunas excepciones, son muy escasos y poco significativos. Si como productos propios los gallegos no exportan a Inglaterra prácticamente más que vino, lo que llevan allí son, sobre todo, mercancías de Andalucía y Portugal, no siempre como meros transportistas. La mayoría de los buques gallegos que entran en puertos ingleses lo harán procedentes del Sur: formando flotilla, a veces entre ellos, otras con vascos y portugueses. El cargamento, como iremos viendo a lo largo de estas páginas, suele estar muy repartido entre el fletador, frecuentemente un portugués, andaluz, inglés o genovés residente en Lisboa o Sevilla, el patrón de la nave, la tripulación y los mercaderes gallegos que nunca faltan a bordo.

Algunas mercancías, como el saín y el pescado, que aparecen descargadas de estos buques en puertos ingleses denotan una escala previa en Galicia, escala casi inevitable por razones de navegación: los pilotos están acostumbrados a tomar el rumbo para Inglaterra entre las Sisargas y el cabo Prior, un rumbo bastante «preciso»... que les hace recalar en las Scillies o en Land's End cuando se había querido poner proa a Plymouth (441). También puede interesar esta escala para completar carga: no parece que en todo este período haya muchos viajes hechos expresamente desde Galicia y probablemente se aprovechan estos otros, realizándose así un tráfico triangular Andalucía/Portugal - Inglaterra - Galicia.

Las pacíficas relaciones de Galicia con la Inglaterra insular eran perturbadas por la hostilidad existente con los gascones; había gallegos entre los marinos que entre 1311 y 1312 agredían a las gentes de Bayonne y Biarritz, y La Coruña fue el teatro del pago de indemnizaciones que los castellanos hubieron de dar (442). En 1313 los gascones, ejerciendo sus viejas cartas de marca, apresaban navíos de Vivero y San Vicente de la Barquera en Portsmouth, a pesar de que habían ido «marchaundement en la pees Le

(439) *CCR 1307-13*, p. 393.

(440) PRO. E122-136/21.

(441) Es una desviación típica debido a un cálculo defectuoso de la declinación, que les hace cometer un error de 10 grados (150 km. de costa) en las 500 millas de travesía Coruña-Plymouth (MERRIEN, *La vie quotidienne... des Vikings aux galères*, p. 124). Lo vemos suceder efectivamente en la travesía de William Wey, en la que, dirigiéndose a Plymouth, se avista tierra en el arrecife de Longships, en Land's End.

(442) *Roles Gascons*, ed. RENOUARD, p. 161 ss.

Roy d'Engleterre» (443)». Un Lorenzo de Santiago patroneaba en 1314 una nave de Fuenterrabía que naufragó en Romney, volviendo de Flandes, y fue saqueada (444). Las noticias que tenemos en los años siguientes indican que el tráfico, tras estos episodios, tendía a pasar de largo, y que solamente el naufragio o las averías les hacían aportar en la costa inglesa (445). La situación no mejoró en toda la primera mitad del siglo y se agravó con el estallido de la guerra de los Cien Años: los gallegos que comerciaban con Bretaña y Flandes eran hostilizados (446) y a su vez pagaban a ingleses y gascones en la misma moneda (447). El comercio castellano en general iba capeando el temporal a base de treguas, salvoconductos generales y particulares, y otros expedientes (448). No sabemos nada sobre los recíprocos viajes de peregrinos ingleses a Galicia, pues faltan fuentes sobre ellos para este período.

La situación hizo crisis en 1350 con el advenimiento de Pedro I de Castilla. Eduardo III, justificándose con supuestos rumores de invasión castellana, pero seguramente sin otra intención que la de hacer una demostración de fuerza, atacó sin previa declaración de guerra a la flota castellana de Flandes a la altura de Winchelsea. La consecuencia fue una paz formal entre Castilla e Inglaterra, que se firmó por veinte años (449).

El período que sigue está mal documentado en las fuentes aduaneras inglesas, pero por lo que se sabe los castellanos estuvieron muy activos, yendo incluso a puertos distintos de los habituales, especialmente en las importaciones de vino, y aumentando también el número de viajes ingleses a Galicia (450). A 20/12/1352 se dio salvoconducto para comerciar durante un año con Inglaterra a Martín García, patrón de la *Santa María Magdalena* de Noya (451), necesario sin duda para protegerlo contra los de Bayonne, que seguían hostiles. Estos finalmente negociaron la paz en 1353, incluyendo en ella a todos los puertos de la costa Norte de Castilla, de Fuenterrabía a Bayona de Miñor (452). En 1359-64 varios navíos gallegos llevaban vino —parte de él, al menos,

(443) PRO. C81-87/2986.

(444) *CPR 1313-17*, p. 144.

(445) En 1320 varios mercaderes gallegos, entre ellos el ya citado Domingo Pérez, naufragados en Cornwall camino de La Rochelle, sufrieron el despojo y la quema de su buque (*CPR 1317-21*, p. 481); en 1329, otros mercaderes de Santiago, tras una escala en Southampton y siguiendo viaje, se van a la costa en Arundel y son ilegalmente despojados por gente de Arundel, Southampton y otros lugares próximos (*CPR 1327-30*, p. 422).

(446) Cf. el caso de Domingo Anes de Ribadeo, cuyo buque es asaltado en el propio puerto de St.-Mathieu en 1346 (PRO. SC8-210/10455).

(447) En 1343 el rey de Inglaterra reclama al de Castilla por la captura de una nave aquitana en la Bahía por gente de todos los puertos castellanos, de Fuenterrabía a Bayona de Miñor, por riguroso orden geográfico y sin dejar uno. Evidentemente no se tiene la menor idea sobre la identidad exacta de los culpables, que reconocen sin embargo como gente de la Marisma de Castilla (RYMER, *Foedera* II[4], p. 151).

(448) En 1322 se concede un salvoconducto general a todos los castellanos, renovado en años sucesivos; en 1324 y 1328, los castellanos y otros extranjeros buscan confirmación de la Carta Mercatoria; en 1324 y 1326 se dan salvoconductos especiales para los vizcainos (CHILDS, *Op. cit.*, 21).

(449) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, 32; SUAREZ, *Navegación y Comercio*, 14.

(450) «From this time onwards too is clearly visible the interest of English shipmasters, particularly of Bristol, in the transport of Santiago pilgrims direct to Corunna. By this time Englishmen were fully converted to active use of the route and were sailing and dealing along their Spanish fellows in numbers far greater than any that had gone before (CHILDS, *Op. cit.*, 32).

(451) PRO. C76/30, m. 3.

(452) RYMER, *Foedera*, III[1], p. 89.

de contrabando— a Falmouth, junto con otros castellanos (453); en 1368 aparecen llevándolo también a Southampton (454). Las licencias a patrones ingleses para transportar peregrinos a La Coruña y volver con mercancías fueron numerosas en esos años, ya que la paz estaba mal guardada y la seguridad en el mar no era total.

Cuando, en 1370, estalla la guerra civil en Castilla, Inglaterra no apoya de entrada a ninguno de los bandos; pero la tregua de veinte años, que va tocando a su fin, se deteriora hasta que se rompe en 1371 (455). Es el momento en que menudean los asaltos a los buques camino de Flandes. Vimos cómo los gallegos recurrieron a los transportistas prusianos e incluso a los flamencos, burlando las prohibiciones del tratado, aunque sufriendo ocasionalmente asaltos. Sin embargo, el tráfico no se interrumpió del todo: aunque no se conservan tan siquiera salvoconductos ni licencias para peregrinos entre 1370 y 1388, algunos gallegos consiguieron seguir adelante con su actividad amparándose en declaraciones falsas y cambios de fidelidades, como el coruñés Johan de Prol que consigue que unos mercaderes ingleses que han fletado su *Santo Tomás* para llevar con vino desde Lisboa a Londres declaren que es «mercader de La Coruña, en Portugal», y «que es tierra y dominio del rey de Portugal, y amigo del rey de Inglaterra, como lo son los otros súbditos portugueses (456)». En condiciones que ignoramos van a Bristol en 1375 el *San Nicolás* de La Coruña (457) y en 1383 la *Santa María* de Ribadeo, que a 29 de Mayo sale para Galicia con paños (458). Ese mismo año la *Santa Ana* de Noya lleva vinos al extremo de la costa cornuallesa (459). Algunos buques ingleses se dejan ver por La Coruña, donde no tienen muchas garantías de defensa: en 1387 los coruñeses permiten que la *Catherine* de Chepstow sea apresada por unos genoveses (460).

En 1389, tras la firma de las treguas de Leulinghen, se inició un período de tranquilidad real y de normalidad en el comercio que duró hasta 1400. Todos los años, especialmente en 1395, hubo un denso tráfico de buques de peregrinos a La Coruña, siempre cubiertos por licencias. Los asaltos y arrestos eran los inevitables, pero la diferencia

(453) PRO. SC6-817/7, 9, 10.

(454) Se trata de la nao *Santa María la Rosa*, de La Coruña, patrón Gomes Peres, que se pierde en la isla de Wight durante una tormenta, en parte por sabotaje inglés y en parte por la negligencia del patrón y mercaderes, que se van a tierra huyendo del mal tiempo y dejando a la nave sin mando. Procedía de Portugal y llevaba a bordo vinos y miel, un cargamento de más de 250 toneles. Iban a bordo como mercaderes un inglés, Robert Pollayn, un flamenco, Jacomart de Tournai, varios portugueses (João de Santarem, Lourenço de Sousa...) y «otros mercaderes de España» (PRO. SC8/3314; *CPR 1367-70*, pp. 108, 140; *CCR* 1369-74, p. 130).

(455) «In February 1371 Spaniards and Frenchmen were publicly pronounced enemies and by April the ratification of the Anglo-Flemish treaty specifically forbade Flemings from carrying Spanish as well as French goods; Spanish ships began to be seized in the Channel. Trade was abruptly severed». (CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, 41).

(456) *CPR 1367-70*, p. 339. Se le da salvoconducto por un año, obtenido a su llegada a Londres.

(457) Patroneado por Johan Sanches, 55 tons., es capturado y saqueado por galeses de Cardiff, alegando un falso derecho de quiebra, ya que el buque no había naufragado ni sufrido daños (PRO. C145-205/6, 356).

(458) PRO. E122-16/15.

(459) PRO. C145-228/13.

(460) PRO. C145/385.

consistía en que ahora los daños eran subsanados (461). Probablemente se iniciaron servicios de transporte del Mediterráneo a Inglaterra por esas fechas (462).

El advenimiento de la casa de Lancaster y la anarquía de los primeros años del reinado provocaron una oleada de piratería que duró aproximadamente hasta 1404. El nuevo rey estaba bien dispuesto a indemnizar a los castellanos, pues quería conservar las relaciones comerciales, pero la situación se le iba de las manos. Los navíos camino de L'Ecluse y Harfleur volvieron a sufrir acoso de un grupo de audaces corsarios de los puertos del Sur de Inglaterra: Harry Pay, Robert Bolt, Mark Mistow y sus «Fowey Gallants». Entre 1402 y 1403 sabemos de nueve buques propiedad de gallegos o sus auxiliares, transportando mercancía de Galicia a Flandes, o incluso de Andalucía a Inglaterra, que fueron apresados por ellos en el Canal (463). Harry Pay atacó e incendió Gijón y Finisterre (464) y sus desmanes provocaron la campaña de represalias de Pero Niño en 1405, que condujo a una tregua casi inmediata.

Aunque la paz no se firmó hasta 1408, en Diciembre de 1405 ya se habían reanudado, bien que mal, los intercambios. La barca *San Jorge* de Noya, de Pero Afonso, había llegado a Bristol hacia primeros de Diciembre, con un cargamento de vino del mercader Johan Fernandes, de Santiago. No se trataba de una venta aventurera: iba consignado a John Stevens y otros mercaderes de Bristol, que le pagaban a 5 marcos el tonel. Algún problema tuvo, sin embargo, con las justicias locales, que le secuestraron parte del cargamento, aunque una orden real mandó que se les devolviese o se le abonase al precio de los consignatarios y a continuación se le expidió una carta de seguro y salvoconducto valedera hasta 1/5/1406 (465). Es posible que los gallegos, especialmente los de las Rías Bajas, estuviesen desesperados por comerciar en esos años: su tráfico con Valencia, en su período más boyante, se había suspendido en los años 1404 y 1405 por un corte de relaciones económicas entre ambos reinos, y seguramente intentaban resarcirse enfrentándose a los riesgos del comercio inglés, pese a las malas experiencias de años anteriores.

---

(461) En 1398 un buque de La Coruña, propiedad de Domingo Vidal hace una arribada forzosa a Bristol, en ruta Gaeta-L'Ecluse. Llega en tan mal estado que su cargamento tiene que ser transbordado y parte de él vendido por el patrón para hacer las reparaciones necesarias. El rey ordena a los recaudadores de aduanas que no cobren más derechos que los justos y den facilidades para el transbordo y la reparación (*CCR 1396-99*, pp. 252-53); el mismo año se da orden de liberación inmediata de la barca *Santo Tomás* de La Coruña, patrón Domingo Fernandes, arrestada en Dartmouth (*Ibid.*, p. 367).

(462) Puede ser gallego un Johan Domingues, que sale de Londres el 13/1/1392, llevando paños y ropa suya y de la tripulación, y más paños de mercaderes genoveses (PRO. E122-71/16). Hay varios patrones gallegos de ese nombre — dos de ellos de Pontevedra — activos en la ruta Levante-Poniente en esos años y los primeros del S. XV.

(463) V. *supra* cuadro sobre *Relaciones con los puertos continentales del Canal*, n.os 13 a 25. En la nave de Fernán Verdeal, capturada el 17 de Abril de 1403 a la altura de Dartmouth por gente de Bayonne, en compañía de otras vascas y procedente de Sevilla, había mercancías de un inglés, Richard Garner, y del florentino Filippo di Albertis (*CCR 1402-05*, p. 67; *CPR* 1401-1405, pp. 277, 362; PRO. SC8/12473).

(464) «El fue el que quemó a Gijón y Finisterrae —cuenta *El Victorial*— e leuo el crucifixo de Sancta Maria de Finisterra, que era nombrado por el más deuoto de todas las partidas, e asi era verdad, e yo le vi, e fizo otros muchos daños en Castilla de muchos prisioneros e rescates, e aunque otros navios de Inglaterra andaban armados, aquel era el que más lo continuaba».

(465) PRO. C76/89 m.15.

Las relaciones entre los súbditos de ambos países, después de estas crisis, quedaron deterioradas de forma permanente, a pesar de las paces posteriores. En 1408, Pedro Ortiz de Arteta, de Lequeitio, y el gallego Fernando de Areas recibían un salvoconducto del rey de Inglaterra para desplazarse allí y comparecer en juicio en nombre propio y de sus respectivos socios, contra unos ingleses que les habían causado daños en el puerto de Lagos (466). Los salvoconductos seguían siendo necesarios años después, sobre todo para los que temían represalias. En 1409 se conceden a dos naves de Ribadeo, propiedad del condestable Ruy López Dávalos (467) y para un tal Johan Domingues, marino y mercader establecido en Bristol, para comerciar con Castilla y Bretaña (468). En los últimos meses de 1413, una nave de Bayonne fue capturada al pasar por las Cíes y llevada a Bayona y Vigo, donde fue despojada y su tripulación maltratada por los habitantes (469).

Los años 1413-15 fueron un breve intervalo de paz, durante el cual Enrique V confirmó a los mercaderes extranjeros sus antiguos privilegios, prometiendo además no crear nuevos derechos aduaneros (470). Como vimos en otra parte, los castellanos se introducirán como auxiliares en el transporte de vinos de Poitou, e incluso lo harán los gallegos, que no operan habitualmente sobre esa ruta. En 1414, la barca coruñesa *Santiago* transportaba 50 toneles de estos vinos, propiedad del mercader de Exeter Walter Cobbe, de La Rochelle a Inglaterra (471). A 30 de Enero de 1415 todavía se concedían salvoconductos para comerciar con Inglaterra a los mercaderes gallegos Pero Gomes, Johan Roys, Vasco Afonso de La Coruña y Johan Martinez, estos últimos para comerciar durante un año con su nave *Santa Inés*, de 120 toneles (472).

Cuando Enrique V sitió Harfleur, se tuvo que enfrentar con los castellanos que habían asumido su defensa junto a los franceses. La toma de la ciudad provocó la suspensión de sus privilegios y su expulsión de la plaza; la flota castellana siguió bloqueando la costa francesa y el comercio con Inglaterra se suspendió, aunque hubo momentos de tregua (473) y nunca faltaron en La Coruña las naves de peregrinos con el correspondiente permiso. Esta fue la situación, sobre la que no tenemos muchos pormenores, durante todo el reinado de Enrique V, hasta su muerte en 1422. Todavía hacia finales de ese año, gente de Bristol apresa en el Canal la nave del coruñés Gomes Pita, que llegaba procedente de Valencia y Cádiz, rumbo a Flandes; un año después aún no se había hecho restitución de los daños al patrón ni a los cargadores (474).

Pero desde ese año hasta fines del siglo se inicia para las relaciones anglo-castella-

(466) PRO. C76/91 m.3.

(467) A 27/3, para «la noble nief Trinitee», de 400 tons., patrón Johan Rodrigues Bonaventura, por un año; a 15/6, para otra nave menor del mismo nombre, hasta el 29/9 próximo y luego por dos años a partir de esa fecha (PRO. C76/92, mm. 5,8).

(468) PRO. C76/94, m. 19.

(469) RYMER, *Foedera*, IV², p. 6.

(470) *Ibid.* IV¹, pp. 54-56.

(471) ADLA. E202/3.

(472) PRO. C76/97, m. 6.

(473) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, pp. 45-46.

(474) PRO. SC8/4788. Puede ser interesante observar que algunos de los asaltantes, como Thomas Passeware y John Dythenay, acuden en ocasiones a La Coruña transportando peregrinos. Es posible que esta presa no tuviese mucho que ver con la situación internacional y fuese una represalia contra Gomes Pita o alguno de sus convecinos.

nas un período de normalidad y de intensidad creciente del tráfico. Si la paz oficial nunca fue firme, la tensión se relajó mucho y se recurrió con frecuencia a los salvoconductos. Tras el final de la guerra de los Cien Años se reanudaron las relaciones diplomáticas, que culminaron en 1466 con un tratado de alianza «perpetua» (duró tres años), en el que se establecían importantes cambios en el régimen aduanero a favor de los castellanos, con ventajas recíprocas para los ingleses (475). A través de las crisis y situaciones de piratería que puntuaron de todas formas este período, el comercio se fue regularizando y los navíos de Galicia parecen cada vez con más frecuencia por los puertos ingleses, junto a los otros castellanos. Parece que su actividad principal, más que un comercio directo entre Galicia e Inglaterra, fue un tráfico triangular con Andalucía: al servicio de mercaderes ingleses o andaluces, salían de Inglaterra con paños para Sevilla, Cádiz o Sanlúcar; cargaban allí vinos, frutas, aceite, plantas tintóreas, etc. para Inglaterra, y se volvían a Galicia con paños, completando así el viaje. Es muy probable, aunque no está bien documentado, que existiese también un circuito cerrado iniciado y terminado en Galicia: salida con pescado para Andalucía, fletamento para Inglaterra y retorno al puerto de origen con paños ingleses.

Varios documentos ilustran este tipo de tráfico. En 1426, a 23 de Mayo, Richard Pedwell y Thomas Horwody, mercaderes de Wells, solicitaban un salvoconducto por dos años para la nao *Santa Clara* de La Coruña, de 120 toneles, para el patrón Johan Fernandes y para sus treinta tripulantes: a 11 de Julio se concedía otro para tres mercaderes de Sevilla y sus factores que iban a viajar en la nave, avalados por Pedwell y por otros dos mercaderes: John Alberton, de Bristol, y Thomas Blythe de Londres (476). Cada uno ponía una fianza de 100 libras y se comprometía con sus bienes a que el buque hiciese exclusivamente la ruta España-Inglaterra, sin hacer descarga total en otra parte; a que los mercaderes de a bordo pagasen los derechos aduaneros y otros que procediesen; a que el patrón y los marineros se comportasen pacíficamente en los puertos ingleses y no entrasen en los castillos ni villas fortificadas del reino sin mostrar el salvoconducto a las autoridades locales. Este documento autorizaba la descarga en Londres, Bristol o Southampton, y garantizaba el retorno del buque y tripulantes a su tierra. Entre 1433-43 la *Santa María* de La Coruña transporta vinos para mercaderes de Southampton y Dartmouth (477); los libros del puerto de Southampton entre los años 1427-1430 están llenos de castellanos —con muchos probables pero inidentificables gallegos— entrando con productos de Andalucía y Portugal (478). En 1470, dos naves de La Coruña, la nao *Santa María* de Diego de Soto, cargada con vinos, fruta y seda de un Spínola de Sevilla, del propio Diego de Soto, del mercader coruñés Vasco da Ponte y de los marineros, y la carabela *Santa María*, de Pero Afonso da Mariña, con fruta y vinos de «Romania» y bastardos suyos y de John Halchex y Rapahel Lumbard, mercaderes de Southampton, fueron apresadas, pese a las treguas, en Southampton y Dartmouth; el valor de la mercancía cargada por los gallegos, pese a que ambos viajes

(475) Los castellanos quedan equiparados a los nacionales en las aduanas inglesas. Esto hace que en ocasiones lleven la anotación marginal de «nativo» en las cuentas, lo que puede inducir a errores de identificación.

(476) PRO. E28/47 C76/108, m. 5.

(477) Llega a Dartmouth con vino de John Walker, de Southampton, y otros (PRO. C1-44/212).

(478) STUDER, P., *The Port Books of Southampton... (1427-30), passim.*

eran en gran medida de transporte ajeno, era considerable (479). En 1485 dos mercaderes de Santiago, Jácome Vinagre y Lopo Gomes, llevan vinos dulces, inequívocamente andaluces, a Southampton y Londres (480).

Southampton era en el siglo XV el puerto que más activamente importaba mercancías del Sur. Funcionaba además como un centro distribuidor de artículos llevados por los venecianos y genoveses, que incluso se transbordaban sin pasar por la ciudad, de sus galeras y carracas a otros buques (¿portugueses? ¿gallegos?) en cantidades importantes. La ruta terrestre hacia Londres era una prolongación interesante, que algunos de los gallegos citados más arriba van a emplear para vender sus artículos en la capital inglesa sin tocar en un segundo puerto (481). De los numerosos castellanos que acuden anualmente, los vascos comercian con hierro, los demás con cueros, fruta y vinos. Los marinos ibéricos aparecen en convoyes bastante nutridos, principalmente en los meses de verano, y se observa que un mismo buque, no llegando más que de la Marisma de Castilla, suele hacer de uno a dos viajes por mes (482).

Pese a la abundante documentación de que se dispone para el puerto de Southampton, es casi imposible identificar en sus registros portuarios a los gallegos: no se indica casi nunca nacionalidad ni procedencia de mercaderes o buques, y se confunden con los numerosos portugueses que también acuden allí. Solamente localizando a personajes muy conocidos o gracias a la documentación paralela que se viene citando podemos pensar que era uno de sus puertos más frecuentados. Pero no era el único al que llegaban desde esta ruta de Andalucía: en 1474 el *Jhesus* de Noya entra en Bristol con vino dulce, no-dulce, aceite, jabón, algodón, hierro, sain, cargamento que denota al menos una escala en Galicia para completar carga. Casi todos los cargadores, aunque llevan la anotación de «indígenas» a efectos fiscales, tienen nombres gallegos (483).

Otra de las rutas que sirven, al menos como transportistas, en esta segunda mitad del siglo XV es, durante un período limitado, la de los vinos de Aquitania, que ya

---

(479) Diego de Soto, capturado al entrar en Southampton, reclama por su cuenta:

£ 80 de mercancías suyas

£ 110 de fletes

£ 110 del valor del buque, aparejos y armas.

Pero Afonso da Mariña se encontraba a bordo de su nave, recién llegado a Dartmouth, cuando el teniente del Mayor y otros vecinos subieron a bordo diciendo que le invitaban a beber, y lo echaron del buque, secuestrándoselo. Reclama:

£ 120 de fletes.

£ 96 de 24 toneles de vino andaluz de su propiedad, a 4 £/tonel.

£ 70 de la pacotilla de la «compaña», incluida la del patrón.

£ 180 del valor de la carabela.

£ 2 de dinero de bolsillo que le quitaron.

£ 2 de un caballo que compró para volver a reclamar su nave después de conseguir cartas del conde de Warwick.

(RYMER, *Foedera*, V², pp. 180-182).

(480) PRO. C1-67/150.

(481) BERNARD, *Navires...*, 127 y N. 480 *Supra*.

(482) STUDER, *The Port Books of Southampton... (1427-30)*; FOSTER, B. *The Local Port Book of Southampton for 1435-6*. Southampton, 1963; BUNYARD B. D.M. *The Brokage Book of Southampton, t. I (1439-40)*, Southampton, 1941; COBB, H.J., *The Local Port Book of Southampton, 1439-1440*, Southampton, 1961; COLEMAN, O., *The Brokage Book of Southampton 1443-4*, Southampton, 1960-61 (2 v.); QUINN, D.B.,'RUDDOCK, A.A., *The Port Books or Local Customs Accounts of Southampton in the Reign of Edward IV*, Southampton, 1937-38 (2 v.), *passim*.

(483) PRO. E122-19/10^.

estudiamos con más detalle en el capítulo dedicado a la fachada continental. La anterior prohibición de llevar vino aquitano a Inglaterra en buques no ingleses queda sin vigencia después de la pérdida de Gascuña, convertida ahora además en un territorio enemigo, para comerciar con el cual se necesitan transportistas intermediarios.

Pese a ser uno de los períodos en que el movimiento de naves de peregrinos es más dinámico, si nos atenemos al número de licencias conservadas, hay un aumento de interés en el tráfico directo por parte de los mercaderes gallegos, que piden seguros y salvoconductos para practicarlo sin contratiempos (484). El interés es recíproco: varios de estos salvoconductos son solicitados o respaldados por ingleses, y en unos años en que, por imposiciones de Francia, las licencias de puro comercio eran concedidas con cuentagotas, La Coruña obtuvo dos para intercambiar con otras dos de Bristol, en 1456 (485). El tráfico de naves de peregrinos, aunque muy activo, no debía de cubrir todas las necesidades de importación y exportación al por mayor; en un momento en que el comercio tenía que hacerse con licencia especial, las pequeñas partidas que podían llevar los peregrinos eran insuficientes. Los viajes, como vimos, no cubrían todos los puertos que interesaban. Además, había otras mercancías, como el hierro, que no tenían salida por ese conducto y que interesaba comercializar específicamente (486).

Paralelamente, encontramos un creciente interés en el comercio Galicia-Inglaterra y sus actividades marginales manifestado por mercaderes del Norte de Castilla, establecidos unas veces en La Coruña, otras utilizando transportistas gallegos, solos o asociados con mercaderes de Galicia. Fernando de La Coruña, factor de Ortega de Carrión y asociado con Alonso de Palenzuela, solicita un salvoconducto para los años 1457-58 (487). En 1458 va a bordo de la *Santa María*, propiedad del marqués de Villena, cuando, cargada con vino andaluz, fruta y corcho, es apresada en los Downs y llevada a Winchelsea (488). En La Coruña, Pedro de Arbieto es agente de Juan de Valladolid de Southampton (489). Pedro de Salamanca —probablemente un pariente del Diego de

(484) Hacia 1432 Juan II concede a Rodrigo de Villandrando, conde de Ribadeo, licencia para que su nao *Santiago* haga cuatro viajes a Inglaterra, «e llevar e sacar fierros e otras qualesquier mercadurias» que no sean cosas vedadas, y traer paños, etc., pagando los derechos del rey (Publ. FERNANDEZ DURO, *La Marina...*, 447 ss.). A 9/5/1434 el rey de Inglaterra concede un salvoconducto hasta 29/9/35 al *San Juan*, 120 tons., propiedad de Alfonso Felipe de La Coruña, para hacer todos los viajes que desee entre Galicia e Inglaterra dentro de ese plazo. Lo avalan John Philpot de Twyford (Middlesex) y Richard Newport, escudero, con 50 £ cada uno (PRO. C76/116 m.9). A 12/12/1446 Johan de San Johan, patrón de la *Santa Marta*, de Ortigueira, que ha obtenido protección por un año y teme agresiones, pide un nuevo salvoconducto por otro año para su buque, gente y mercaderías (*CPR 1441-46*, p. 463). En 1452, a 17/10, se concede salvoconducto y protección por un año a la *Santa María de Belén* de Vivero, 360 tons., 60 tripulantes y los mercaderes de a bordo, a solicitud del caballero Edward Hull (C76/135 m.12); a 5/7/1456 otro, por un año, a una nave de 50 tons. propiedad de Fernán Pérez de Andrade, 4 mercaderes y hasta 30 marineros, por mediación del duque de Somerset (C76/138 m.10).

(485) AM Coruña, *Privilegios* IV/39.

(486) Cf. la licencia al conde de Ribadeo en nota 467 *supra*.

(487) PRO. C76/140 m. 19.

(488) PRO. SC8/15733.

(489) PRO. C1-73/177.

Salamanca establecido en La Coruña— es propietario en 1483 de la nave *Corpo Santo*, patroneada por Alvaro Rapela, con la que trafica en la costa inglesa (490).

* * *

Volvamos al examen de la situación internacional. Cuando en 1469, con el retorno de Enrique VI al trono, Enrique IV de Castilla denunció el tratado negociado con Eduardo IV en 1466-67 y se alió a Francia, los marinos y mercaderes castellanos no estaban dispuestos a renunciar a los privilegios obtenidos. Así pues, en 1470, los «mercatores Guipuscoa, Biscaie, Veteris Castelle, Asturiarum vel Gallecie» negociaron por su cuenta un salvoconducto colectivo para que las condiciones anteriores prevaleciesen (491). Cuando Eduardo IV se instaló definitivamente en el poder, se mantuvo el *statu quo:* los castellanos comerciaban en las mismas condiciones que los súbditos ingleses, pese a algunos malentendidos locales (492). El salvoconducto de los puertos de la Marisma se renovó en 1473 (493) y en 1475 los Reyes Católicos lo hicieron con el tratado de 1466. Al irse consolidando la paz disminuyeron las concesiones de salvoconductos; los actos de piratería y represalias se indemnizaban ahora por la vía pacífica, con cargo a las rentas aduaneras (494). El comercio anglo-castellano, en general, cobra una intensidad creciente, con predominio absoluto del puerto de Londres, seguido por Bristol, Southampton y Sandwich. El intercambio de mercancías se va polarizando en vino/paños. Estas son las grandes líneas del comercio, que se van acentuando hasta la ruptura en el reinado de Enrique VIII (495).

Para los gallegos es, efectivamente, el período en que más frecuentan la capital inglesa. Los paños de Londres empiezan a ser los más corrientes en Galicia, cuando antes apenas se mencionaban. De allí salen con paños en 1472 Martín de Santiago (496), Juan de Vivero, Juan Souto y J. Ribeiro, J. Carneiro, Martín Boo, de La Coruña (497), y en 1478 Johan de Santiago y Gonçalvo de Cans, también coruñeses (498), y algunos de ellos en navíos vascos; además hay muchos otros posibles gallegos, no identificables entre la masa de castellanos y portugueses: Pedro Vasques, Alfonso Martínez, Alfonso Eanes, García «Mony», Martín Eanes, Fernando Alvares, Johan Pita. Hacia fines del siglo está permanentemente en Londres por lo menos un mercader de Santiago, J. Ibáñez o Eanes, que, asociado a su hermano Pero Alonso, en Bordeaux,

(490) *CPR 1476-85*, p. 355. Orden de restitución a los que la han capturado y llevado a Fowey.

(491) PRO. C76/154, m. 10.

(492) En algunos puertos figuran como *alienigenae* en lugar de *indigenae* o *Hispani*, anotaciones estas últimas que los equiparaban a los súbditos ingleses (Cf. PRO. E122, cuentas de Southampton y Poole, *passim;* CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, pp. 54-55).

(493) PRO. C76/157 m. 2.

(494) De esta forma se indemniza al coruñés Pero Neto (200 £ con cargo a las aduanas de Sandwich, Southampton y Bristol, que tarda 8 años en cobrar) (*CPR 1467-77*, p. 474; PRO. E356/22 m. 10d; C76/159 m.6) y a Diego de Soto y Pero Afonso da Mariña, cuyo caso vimos más arriba: 5.000 coronas de oro sobre las aduanas inglesas, concedidas en 1471 y que en 1481 todavía no han acabado de cobrar (*CPR 1476-85*, pp. 279-280, 248).

(495) CHILDS, *Op. cit.*, pp. 54-65.

(496) PRO. E122-194/19.

(497) PRO. E122-194/24.

(498) PRO. E122-194-22.

realiza el animado tráfico intermediario con el pastel de Toulouse, que vimos al tratar del puerto aquitano.

Pero, pese a la preponderancia de Londres, es interesante también la presencia de gallegos en otros puertos como Sandwich, de donde a 3/8/1468 sale con paños la nave de Martín García, un coruñés que también va por Génova esos años (499), Johan de Santiago y otros muchos dudosos en 1474 (500); Southampton, donde en 1489 Gomes Ares y Fernán Galego entran con pasas, grana y vino y vuelven con paños (501) y en 1490 los coruñeses Alfonso de la Cruz, Johan de Bergantiños, Gonçalo Monis, Pero Domingues, Pero Eanes, Diego Portugués y otros mal identificados entran procedentes de Andalucía con vino y pasas, saliendo también con paños (502); es probablemente gallego un navío de un Diego García que sale con paños y algo de estaño el 2/3/1501: van a bordo Martín y Pedro «Carpenter» (503), y Carpinteiro es el *alcume* de un linaje marinero de Pontevedra con varios miembros activos en esas fechas. Aparecen, sobre todo, en los puertos del West Coutry, Plymouth y Fowey, los más cercanos a Galicia, que lamentablemente tienen unas fuentes aduaneras bastante mal conservadas: en 1474, la carabela de Johan Trigo (504); en 1480 la de Martín Montouto (505); en 1481 la carabela de Martín Surrego que entra con pasas de Andalucía (506). Un fragmento de cuentas datable entre 1497-1505 nos muestra en Plymouth una pinaza de Bayona, que entra con vino y sale con paños; y en Fowey el ballener *Santiago* también de Bayona (507). En un registro municipal de Plymouth, el Mayor de la ciudad da fe de un arreglo entre el patrón coruñés «Rolandus Molis» o «Morissa», que hacia mediados de Enero de 1494 perdió su nave *Santiago* intentando entrar en el Sound una noche de tormenta, y su fletador o consignatario Juan del Hoyo (508).

Hay que reconocer que, en conjunto, la presencia gallega en Inglaterra es muy escasa al lado de los vascos y cantábricos, y sólo superior a la de los pocos asturianos que también aparecen ocasionalmente por los puertos ingleses (509). Aquí, a diferencia de Flandes, las fuentes son lo suficientemente abundantes para hacernos una idea bastante aproximada del movimiento de los puertos; no han sido explotadas exhaustivamente, pero sí con una buena selección cualitativa (510); muchos gallegos, sin embargo,

(499) E122-128/10.

(500) E122-128/15.

(501) E122-142/10. Combinan el transporte con sus propios negocios: llevan 55 tons. de vino «no-dulce» y 45 *topetts* de pasas de Marco Falcone y Antonio de Lepe.

(502) E122-143/1. Llevan 100 tons. de vino de Angelo de Sanlucar, súbdito castellano, y entre ellos 4 tons. de vino, 92 *pecks* de pasas y 7 sacos de grana; al regreso, A. de la Cruz y F. Galego sacan paños.

(503) E122-209/2

(504) E122-114/7.

(505) E122-114/11.

(506) E122-114/13.

(507) E122-115/7.

(508) Plymouth Municipal Records, *Simon Carswylle's Book*, acta de 17/1/1494 en WORTH, *Calendar of the Plymouth Municipal Records*, Plymouth, 1893. El nombre del patrón, poco corriente en Galicia, evoca a un Rollán, coruñés, que en 1488 anda embarcado en la nao de Afonso do Outeiro, de La Coruña (PEATGE, 148, 159). Su apellido se conserva actualmente en La Coruña bajo las formas Moris y Morixe.

(509) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, p. 154.

(510) Debo la posibilidad de esta selección a las orientaciones de la Profesora Wendy Childs, de la Universidad de Leeds, especialista en comercio inglés con Castilla, cuya desinteresada ayuda agradezco desde aquí.

han quedado indudablemente sin identificar. Contando con este último factor, no parece que fueran más de un 10 a un 15% del movimiento general de buques castellanos.

Predominan, como en casi todas partes, los buques de La Coruña; Vivero y Ribadeo también están bien representados. Pero no faltan tampoco los de Noya, Pontevedra y Bayona. La presencia de los mercaderes de estos puertos, menos vueltos por norma hacia el tráfico del Norte, se explica por la necesidad de compensar con iniciativas propias el carácter axial del tráfico inglés, orientado exclusivamente hacia La Coruña, plaza que no vemos operar como foco de distribución más que hacia Santiago.

Es difícil determinar la existencia de unos movimientos estacionales tan claros como los que veremos después al estudiar su actividad en el Mediterráneo. Hay, desde luego, unas rutas de invierno y comienzos de primavera, con vino y fruta seca. Otra tanda de viajes se observa en Junio-Agosto, que podría corresponder a una *rack vintage* gallega de fin de temporada, especialmente en los años en que el movimiento de buques ingleses hacia La Coruña haya sido flojo. Sin embargo, no se puede afinar mucho en cuestión de fechas: la distancia era corta, se podían hacer muchas travesías seguidas, y de hecho encontramos gallegos en todos los meses del año, aunque Septiembre-Octubre les suele coger casi siempre, como en el Mediterráneo, de vuelta a casa. La duración de las escalas conocidas es la habitual de veintitantos días (511), a diferencia de las de los ingleses.

Las relaciones comerciales anglo-galaicas se desarrollaban, por lo que respecta a las Islas, en un espacio que comprendía básicamente el Sur de Inglaterra, a partir de la línea Londres-Bristol, con algunas tempranas expediciones por el litoral de Norfolk y Suffolk y algunos contactos episódicos con Gales, que podrían considerarse marginales al comercio de Bristol (512).

Los intercambios directos con Irlanda parecen muy escasos antes del siglo XVI. Es cierto que, por supuesto, llegan naves de peregrinos (513) y que algún viaje aislado (514) nos muestra que los gallegos del siglo XV seguían apreciando los perros de caza que eran desde tiempos remotos el producto más noble de la isla (515).

---

(511) 17 días la de Johan Trigo en Plymouth (E122-114/7); 23 días la de Johan de Santiago (en la nave de J. «Degerell») en Sandwich (*Ibid.*, 128/15) y lo mismo Johan de España en Plymouth (*Ibid.*, 114/2); 24 días el *Espíritu Santo* de Bayona (*Ibid.*, 115/7)) y 27 días Alfonso de la Cruz (*Ibid.*, 143/1) los dos en Plymouth.

(512) Aparte de las naves de peregrinos, algunas de las cuales salen de Pembroke y Newport (PRO C76/133 m. 11, C76/146 m. 15), carga en La Coruña una de Chepstow (*CPR 1385-89*, p. 324). En 1374, el *San Nicolás* de La Coruña es apresado en aguas de Bristol por gente de Cardiff (PRO. C145-205/6); en 1457, mercaderes de Carmarthen que, yendo a Santiago con peregrinos, habían sufrido un asalto, obtienen un salvoconducto para comerciar en vino entre Aquitania e Inglaterra en una nave castellana, probablemente gallega (VEALE, *The Great Red Book of Bristol*, VIII,pp. 76-78).

(513) Hacia 1473, una nave de Londres hace transporte de peregrinos entre Ross y La Coruña (*CPR 1476-85*, p. 78). Cf. también el relato de Wey, que señala la presencia en este puerto de buques de peregrinos irlandeses y galeses.

(514) Vasco de Vilernio, vecino de Betanzos, trae hacia 1486 de Irlanda tres azores y un lebrel, que declara le han costado en origen más de 15.000 mrs. y que piensa vender en Galicia por más del doble. Se los coge Diego de Andrade, al que reclama indemnización por el último precio (AGS-RGS-VII-1489, 204).

(515) Ya en el S. V había barcos que hacían la travesía de Irlanda a las Galias con perros de caza. S. Patricio huyó en uno de ellos (LEWIS, *The Northern Seas*, p. 88).

No prueban mucho los «sayos de Irlanda» y «bernias» que se encuentran en ocasiones a bordo de buques gallegos (515). Estos artículos, que se hallaban muy extendidos en todos los mercados ibéricos, podían llegar concretamente a Galicia traídos por los portugueses, que sí mantenían un comercio regular: sabemos que excedentes de importación que no encontraban salida en Portugal se reexportaban a Galicia, cuando no se dejaban ya en el camino de vuelta (517).

La famosa «línea» de Galway, que tan fuerte huella española iba a dejar en este puerto a partir del siglo XVI, no hace más que esbozarse, precisamente cuando dejamos este estudio. Todavía sin intercambios comerciales bien conocidos, los gallegos la harán de momento, junto a los portugueses, en calidad de transportistas de los mercaderes irlandeses interesados por los productos ibéricos, especialmente por la sal portuguesa y andaluza (518).

c/ Los intercambios.

Las importaciones de mercancías inglesas en Galicia consistían casi únicamente en paños, de una calidad y precio muy uniformes durante todo el período estudiado.

De las dos etapas por las que pasó la pañería inglesa, la primera, anterior a mediados del siglo XIV, se refleja muy escasamente en la documentación. Se trataba sobre todo de paños de lujo, teñidos con grana, como los que forman parte del rico elenco de los que importaba Castilla en esa época (519), y de cuya presencia concreta en Galicia sólo hay referencias vagas (520), aunque es indudable que estuvieron entre los artículos traídos desde los primeros contactos marítimos. Desde mediados del siglo XIV, la producción pañera inglesa acomete una nueva línea, adaptada a unas exportaciones voluminosas y a la creciente demanda de las clases urbanas. Es precisamente a partir de este momento cuando podemos seguir más de cerca sus entradas en nuestra región.

Los registros aduaneros ingleses, fuente básica para el conocimiento de esta mercancía, resultan tan lacónicos en sus descripciones como las escasas fuentes gallegas. A

(516) En 1396 van en la nao de Domingo Alfonso de Noya, rumbo a Barcelona (AHPB. B. Nadal, *Escr. sueltas*, 3/12/1397). Llegan también a Valencia en la segunda mitad del XV en varios navíos gallegos (PEATGE, p. 22).

(517) Cortes de Lisboa, 1456. Capítulos presentados por los vecinos de Viana, Ponte de Lima y Vila do Conde: «Outrossy, Senhor, as dictas carauellas dos dictos lugares em cada huũ anno pasam com sal hũa e duas vezes cada huũa ha Ylandra, e trajem retorno das dictas Hilandras... e por serem panos... e serem tantos que se nom podem todos gastar nos dictos lugares... por se lhe nom perderem depois que pagam uossa dizima... leuam dellas a uender a Galiza» (ATT. *Ch. D. Afonso V*, l. 13, f. 114, en *Descobrimentos*, I-sup., pp. 256-57).

(518) El documento más temprano que tengo recogido es de 1522: dos mercaderes de Galway, John Fallon y Eamon «Ati», fletan el *Corpo Santo* de Pero de Saavedra, Gonçalo Ribeiro y Fernán Lopes da Prancha, de Pontevedra, para ir a Aveiro por sal, llevarla a «Lejebrum» (Lisborn?) y a Galway y salir de allí para Cádiz, donde se rendirá viaje (AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 55-56 v.).

(519) V. su variedad y nomenclatura en el Ordenamiento de las Cortes de Jerez de 1268 (*Cortes*, I, 65-66), los restos del registro de diezmos guipuzcoanos (GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, iii ss.) y los aranceles de las Cuatro Villas para 1293 (CASTRO, *Unos aranceles... passim*).

(520) Unos paños de grana, de procedencia no especificada pero probablemente flamencos, en Bayona, en el fuero de 1201; un «uib» que entra en Pontevedra a mediados del XIII, y que puede ser la misma cosa que unos paños del mismo nombre que veremos más adelante (*Fueros*, 317).

efectos fiscales, los paños ingleses estaban divididos en tres grandes grupos arancelarios: paños con grana, media grana y sin grana. Importaba también especificar si se trataba de una pieza de paño entera, de 24 yardas de largo, media pieza o *dozen*, de 12 yardas y, en lo que toca al ancho, los *largi* o doble ancho (2 yardas, aproximadamente 1,80 m.) y los *stricti* o *straits*, de ancho sencillo (1 yd., ca. 90 cm.). El paño inglés se vendía también al detall, por yardas, incluso para exportación. En cuanto al color, aparte del empleo o no de la costosa grana en su teñido, no se especifica más que cuando está estrechamente unido a clase y precio: puede ser *albus*, simplemente sin teñir, con la lana en bruto, más barato que el *coloratus*, teñido del color que sea, o *russet*, que constituye una categoría propia. En Galicia, como veremos, van a predominar casi de forma absoluta las variedades más sencillas, notándose visiblemente la ausencia de los famosos paños de lujo que entran en el resto de Castilla (521).

Hay que desterrar, sin embargo, la impresión de que los paños ingleses que se importan en esa segunda etapa eran género barato o de calidad inferior. Aun estando en el último escalón de la gama, eran unos paños excelentes y más caros que los de Castilla (522). El cuadro adjunto, al que nos remitiremos en adelante para las referencias, nos ilustra con notable claridad la línea de importaciones gallegas: en ningún caso entran, a partir del último tercio del XIV, los más valiosos paños de grana, ni siquiera los de media grana: la mayoría son paños sin grana, e incluso inferiores, como los *kerseys*, *worsteds* y *backs*. Es interesante observar también la elevada proporción de medios paños que salen por los puertos de Plymouth y Fowey entre 1410 y 1414, cuando en el resto predomina la adquisición de paños enteros, y también la relativamente importante compra de retales (la mayoría a cargo de gallegos desplazados allí) en Londres y Southampton en las últimas décadas del siglo XV. Todo ello habla de un comercio muy masificado, muy disperso entre cargadores y compradores de mediana capacidad económica. Veamos un poco más de cerca estos géneros.

Los *russets*, de color pardo rojizo, aparecen saliendo para Galicia sobre todo por los puertos del SW: Plymouth, Fowey, Dartmouth, Southampton y una vez, excepcionalmente, por Lynn. En 1410-13, los *russets* de Plymouth oscilan entre los precios, no muy elevados, de 12 y 15 s./pieza.

A la misma categoría fiscal que los *russets* pertenecen los *albi*, que en los registros aduaneros se contabilizan globalmente con ellos. Son, como dijimos, paños blancos sin teñir, del género que se usaba para los hábitos del Císter y de varias Ordenes Militares. A estos pertenece seguramente el «panno branco engrés» de a 8 palmos de ancho (aprox. 2 yardas), diez varas del cual, más 18 marcos de plata, fueron entregados en 1372 por las monjas de Belvís a un tendero coruñés en trueque por unas heredades en cinco parroquias (523). Estos paños salen para Galicia, como los anteriores, por Plymouth, Dartmouth y Fowey. Es difícil calcular su valor en estas fuentes porque forman lote con los *russets* en proporción desconocida; Wendy Childs los clasifica entre los más baratos a fines del siglo XIII (524); pero nuestras referencias abarcan las fechas 1410-1480; para entonces puede tratarse de un paño completamente distinto. Aparte del citado de Belvís, que es claramente un doble ancho, aparecen incluidos, siempre que se menciona este dato, entre los *stricti*.

(521) Cortes de Toro 1369 (*Cortes*, II, 173); arancel de los diezmos de la mar de Castilla para 1488 (*Col. Priv.... Vascongadas*, de T. GONZALEZ, I, 331 ss.).

(522) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, p. 95.

(523) AHUS, BN, *Belvís* 252, f. 1.

(524) CHILDS, *Op., cit.*, p. 77.

Otra categoría, que abarca indudablemente unos subtipos y colores, es la de los *panni colorati*, tal vez de fabricación londinense (525). Salen por Plymouth y Fowey en 1410 y 1413, costando a 16 s. el paño entero, como el *russet* y el blanco.

El resto de los paños registrados en las aduanas son *sine grano*, a precios muy diversos, algunos de ellos francamente caros, como los que salen por Winchelsea en 1398, a 2 £ la pieza, o los de Dartmouth de 1411 a 16 s./ el medio paño. Otras variedades son unos *«stricts de vil.»* que salen por Ipswich en 1414, al elevado precio, para ser *dozens* y estrechos, de 24 s. el medio paño. Puede que se traten de los paños de «village», o de ese «uil» que encontramos entrando en Pontevedra en un documento citado en la nota 520.

Los paños de Londres y Bristol no son telas ricas por lo general: en 1488 los paños de Bristol costaban a 135 mrs. y los de Londres-ciudad a 290, y se solían dar a criados y aprendices al término de sus contratos y como mandas testamentarias (526), con difusión, dentro de Galicia, hacia las tierras del interior (527).

Pasando a las categorías inferiores, los *worsteds*, unos paños de trama bastante grosera, salían por Londres en 1481, sin conocerse su precio. Los *kerseys*, más conocidos aquí como *cariseas* o *cordellates*, eran también de calidad muy común: en 1488 costaban a 40 mrs. la pieza y, aunque su lugar tradicional de fabricación era Norfolk, se hacían en toda Inglaterra. En nuestros registros de aduanas salen por Poole en 1462 y por Southampton en 1498. Los gallegos los reexportaban a veces hasta Génova (528). Los cordellates eran gruesos y elásticos y se empleaban bastante en la confección de calzas (529). Los *hacks*, paños estrechos de la región de Devon (530), aparecen saliendo para Galicia por Plymouth y Poole en 1413 y 1462 respectivamente.

Aparte de estos últimos tejidos, bastante bien identificados, las variedades que se escondían bajo la denominación genérica de *panni colorati, sine grano*, etc., podían ser muchas. En una lista de prendas de ropa y piezas de tejido que se hallaban en La Coruña a bordo de un navío inglés y parte de las cuales estaban posiblemente destinadas a la venta, podemos conocer algunas de ellas, interesantes, por estar nombradas en el latín macarrónico del puerto: había *branqueta* y *sargia* (sarga) clara, verde, blanca y gris; *«jamsalim» (sic); cotania, falengas* o *falendas* «de Hibernia», «de frisa gris», «de frisa viride» (531). El lugar de fabricación sólo se puede conjeturar a partir del puerto por donde salen. Southampton, por ejemplo, recogía y exportaba la producción de Salisbury, Winchester, Frome, Wimborne, Minster, Wilton, Reading y Henley-on-Tha-

(525) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, p. 83.

(526) Pontevedra, 1491: Manda de Gonçalo Lopes de Montenegro a Lopo de Godoy: dos sayas, una de Londres y otra de Bristol (*Documentos... Pontevedra*, I, 211-214). Entregados a aprendices de marineros, en Pontevedra, en 1516 (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1516, f. 80 y 1522 ff. 40-41).

(527) Un «sayño de Londres» en un inventario *post mortem* de S. Munio de Veiga (Celanova), en 1519 (*Devanceiros*, I, 122).

(528) La nao de Martín García (Coruña) lleva una pequeña partida de «clarixiorum» en 1456 (ASG. Not. O. Foglietta Jr. 4-II/310).

(529) AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1516, f. 80.

(530) CHILDS, *Op. cit.*, p. 78.

(531) ADLA. E202/6 (v. ap. doc. n.º 64 de este trabajo). En el siglo XVI se venden en los puertos del Báltico unos paños de origen inglés que allí llaman *falendysz*, y que al parecer eran unos paños ingleses exportados sin teñir a Flandes, donde sufrían un proceso de acabado y teñido, circulando luego bajo marcas y orillos ingleses. Eran finos, caros y de doble ancho, y se fabricaban y vendían sobre todo en Londres (ZINS, Henryk, *England and the Baltic in the Elizabethan Era*, Manchester U.P., 1972, pp. 164-183).

mes, centros pañeros a los que surtían de materias tintóreas y mordientes para su industria. Otra de las mercancías que estos centros pañeros recibían en contrapartida era, significativamente, vino. Un personaje destacado en este tráfico era, en la primera mitad del siglo XV, Walter Fetplace, intermediario con estos centros en el tráfico de tintes y mordientes llegados de Andalucía y Génova, y a quien encontramos recibiendo vino en las naves llegadas de la peregrinación a Santiago (532). Londres exportaba sus propios paños y Bristol los suyos y los de Exeter, Gloucester, Gales, Irlanda y también Southampton. Otros puertos de donde salían buques para Galicia eran Bridgewater, que exportaba sus paños y los de Taunton, y Barnstaple, por donde salían *straits* de toda la región de Devon.

Si la media anual de las exportaciones inglesas en la baja Edad Media era, según W. Childs, de 60.000 paños (533), ¿qué proporción de estas salidas eran absorbidas por el mercado gallego? No hay, por nuestra parte, cifras parciales suficientes para una respuesta segura. Pero se puede llegar a un cálculo muy grosero si se permite la licencia, escasamente científica por otra parte, de montar una hipótesis sobre otra. Con esta reserva por delante, el único riesgo que se corre es de las cifras que damos están pendientes de confirmación y probablemente se quedan cortas.

La primera hipótesis era el número anual de buques que llegaban, en años santos y ordinarios, al puerto de La Coruña. Habíamos quedado en las cifras de 100 y 25, respectivamente. Si conjugamos estas cifras con otras seguras como son las salidas hacia Galicia de paños en buques ingleses o gallegos, que se consignan en el cuadro adjunto, tenemos una media por buque de 33,5 paños enteros; no se han incluido en la cuenta los géneros vendidos a varas, yardas y codos, pero sí las piezas de *kerseys*, que eran de longitud muy variable, pero que se aproximaba a la de un paño entero. Esta media, conocida, multiplicada por los hipotéticos movimientos de buques, nos daría, tomando un período de 10 años que incluyese a dos años santos, para equilibrar un poco las cifras, unas entradas, solamente por La Coruña, de 837½ paños anuales en los años normales, que se elevaría a 3.350 paños en los años santos. Es decir, una media anual de 1.340 paños por año, el 1,6% de la exportación inglesa.

Que estas cifras no sólo son verosímiles, sino que se quedan cortas lo demuestra el hecho de que a/ los paños no entraban solamente por La Coruña, aunque este puerto fuera el más animado del tráfico con Inglaterra; sabemos que iban allí navíos de muchos otros puertos de Galicia. b/ no se ha computado, por ser imposible de aislar, la cantidad de paños que salían también directa o indirectamente hacia Galicia en otros navíos castellanos o italianos, cuyo papel redistribuidor está perfectamente documentado. En 1514, el mercader de Pontevedra Francisco de León debe al bilbaíno García de Bertendona 30.282 mrs. de una partida de paños ingleses (534). Los paños que entran en Pontevedra en esos años son de Bristol, a 135 mrs. y de Londres, a 290; en el primer caso, equivaldría a una partida de 224 paños; en el segundo, de 104. Cantidades considerables importadas por un oscuro mercader de una villa cuyas relaciones con Inglaterra son de un orden bastante secundario, y que hacen pensar en unas cifras globales enormemente superiores a las hipotéticas que hemos dado más arriba.

---

(532) PLATT, *Medieval Southampton*, 154-155; *Southampton Port Book* 1427-30.

(533) *Anglo-Castilian Trade*, p. 95.

(534) AHPPO. Prot. A. G. do Sisto. 1514-17, ff. 11-12. V. también GELABERT, *Santiago*.... p. 246.

SALIDAS DE PAÑOS INGLESES PARA GALICIA

p. = 1 paño, 24 yds.
doz. = 1 «dozen», 12 yds.
pec. = 1 pieza

lat., larg. = ancho, 2 yds.
curt., strict. = 1 yd.
1 uln. = 45"

Fecha	Puerto	Cant.	Pan/doz/pec.	Descripción	Tamaño	Valor en origen	Referencia
1383, 29/5	Bristol	22	p.	—	—	—	E122-16/15
1391	Bristol	67	p.	—	—	—	E122-16/19, 16/20, m.12
1398, 30/1	Winchelsea	2	p.	sine grano, pann. lan.	—	«emptus ad 4 £»	E122-33/33
1410, Sept./Nov.	Plymouth	10	doz.	colorati	—	4 £	E122-113/2
»	»	»	doz.	russet	strict.		»
»	»	20	doz.	russet	—	—	»
»	»		doz.	alb.	—		»
»	»	15	doz.	russet	—	70 s.	»
»	»		doz.	alb.	—		»
1410, 18/10	Plymouth	20	doz.	russet	—	—	»
»	»		doz.	alb.	—	—	»
»	»	15	doz.	russ.	—	4 £	»
»	»		doz.	alb.	—		»
1411, 23/7	Dartmouth	6 fard.	p.	russet	strict.	—	E122-40/30
»	»	»	p.	alb.	strict.	—	»
»	»	20	doz.	sine grano	larg.	-16 £	»
»	»	1½	p.	russet	strict.	—	»
»	»	1½	p.	alb.	strict.	—	»
1413, 1/9	Plymouth	20	doz.	constructus, backs	strict.	3 £ (3 s./dozen)	E122-133/4
»	»	3	p.	constructus, backs	—	—	»
»	»	2	doz.	russet	strict.	6 s. 8 d. (3 s. 4 d./dozen)	»
»	»	4	dozen	constructus, backs	strict.	13 s. 4 d. (3 s. 1 d./dozen)	»
1413, 1/9	Plymouth	50	doz.	russet	—	9 £	»
			doz.	alb.	—		
»	»	5	doz.	constructus	strict.	—	»
»	»	8	p.	constructus	strict.	—	»
»	»	10	doz.	alb., constructus	strict.	40 s.	»
			doz.	russet, constructus	strict.		
»	»	1½	p.	constructus	strict.	—	»
»	»	1	doz.	planus	—	—	»
1413, 29/9	Fowey	30	doz.	russet	strict.	7 £	»
			doz.	alb.	strict.		
»	»	20	doz.	colorati	strict.	6 £	»
			p.	colorati	strict.		
»	»	4	p.	«deutret» (sic)	strict.	4 £ 13 s. 4 d (23 s. 6 d.)	»
»	»	20	doz.	russet	strict.	3 £	»
			doz.	alb.	strict.		

Fecha	Puerto	Cant.	Pan/doz/pec.	Descripción	Tamaño	Valor en origen	Referencia
»	»	20	doz.	colorati	stric.	8 £ 8 s./doz.	»
»	»	4	p.	—	strict.	4 £ 13 s. 4 d. (23 s. 6 d)	»
»	»	2	p.	—	strict.	43 s. 4 d (21 s. 3 d)	
1414, 3/9	Ipswich	10	p.	«stricts de vil.»	strict.	43 £ 5 s. 7 d (23 s./dozen)	E122-51/39
		16	doz.	»	strict.		
»	»	7	p.	—	—	8 £ 6 d.	»
»	»	5	doz.	pann. lan.	lat.	3 £ 6 s. 8 d (14 s. 6 d./dozen)	»
»	»	3	doz.	—	lat.	40 s.	»
»	»	8	doz.	—	strict.	50 s.	»
		1	doz.	—	lat.		
»	»	6	p.	—	—	8 £	»
1428, Marzo	Southampton	11	p.	—	—	(Cust. 2 d. cada)	South. Port Book, f. 26 a
»	»	3	p.	—	—	(Cust. 1 d. c/u)	»
»	»	2	p.	—	—	francos de aduana	*Ibid.* f. 36 b.
»	»	5	p.	—	—	vueltos a tierra	*Ibid.* »
1428, 18/4	Bristol	4	p.	sine grano		—	E122/18/22, cockett 26
1456, 15/8	Lynn	5	p.	curt. sine grano	curt.	—	E122/96/37
»	»	20	p.	» »	»	—	»
»	»	7	p.	curt. russet	curt.	—	»
»	»	5	p.	curt. sine grano	»	—	»
»	»	5	p.	curt. russet	»	—	»
»	»	6	p.	curt. sine grano	»	—	»
»	»	4	p.	curt. russet	»	—	»
»	»	6	p.	curt. russet	»	—	»
»	»	6	p.	curt. sine grano	»	—	»
1462, 11/5	Poole	40	doz.	—	str.	—	E122/119/2
»	»	10	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	20	pecs.	kerseis cont'	—	—	»
»	»	6½ + 4 yds.	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	33	doz.	count'	str.	—	»
»	»	5 ½	p.	sine grano	lat.	6	»
1462, 14/7	Poole	120	doz.	«vocat. backs, cont'»		—	»
»	»	20	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	12	pecs.	kerseis fact'	—	—	»
»	»	4	p.	—	—	—	»
»	»	20	pecs.	kerseis	—	—	»
»	»	6 + 4 yds.	P.	—	str.	—	»
»	»	33	doz.	—	str.	—	»
»	»	8½	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	21	doz.	—	str-	—	»
»	»	5½	p.	sine grano	lat	—	»

Fecha	Puerto	Cant.	Pan/doz/pec.	Descripción	Tamaño	Valor en origen	Referencia
»	»	29	doz.	—	str.	—	»
»	»	7½	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	43	doz.	«voc. backs»	str.	—	»
»	»	7+4 yds.	p.	sine grano	lat.	—	»
»	»	13	doz.	—	str-	—	»
»	»	3¼	p.	sine grano	lat.	—	»
1463.	Plymouth	3	doz.	russ. alb.	str.	20 s. (cust. 3 d., subs. 13 d.)	E122/114/2
1468	Sandwich	5	p.	curt. sine grana	curt.	— (cust. 5 s. 10 d.)	E122/128/10
»	»	6	pec.	structus	—	60 s. (subs. 3 s.)	»
1472. 14/2	London	11	p.	sine grano	—	—	E122/194/19
»	»	41	p.	sine grano	—	—	»
»	»	8	p.	sine grano	—	—	»
1472. 4/1	London	3+3 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	5+16 yds.	p.	sine grano	—	—	»
1472. 27/4	Sandwich	1+6 yds.	p.	sine grano	—	— (cust. 18 d. ob.)	E122/128/22
1477. 20/12	London	—	—	sine grano	—	—	E122/194/22
1478. 21/1	London	8+8 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	1+7 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	1+6 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	1+8 yds.	p.	sine grano	—	—	»
1480. 22/9	Plymouth	[illegible]	(p.	russet, instruct'	—	—	E122/114/11
			(p.	alb. instruct'	—	—	»
1481. 16/3	London	16+16 yds.	p.	sine grano	—	—	E122/194/24
»	»	5	p.	sine grano	—	—	»
»	»	½	p.	sine grano	—	—	»
»	»	1 uln.	—	worsted dupl.	—	—	»
1489. 19/2	Southampton	8	p.	sine grano	—	—	E122/142/10
»	»	3	p.	sine grano	larg.	—	»
»	»	—	—	kersey, sine grano	—	—	»
»	»	1+8 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	3	p.	kersey, sine grano	—	—	»
1490	Southampton	2	pec.	cotton, russet	—	3 s. 4 d. (Cust. 5 s., subs. 2 d.)	E122/143/1
»	»	6 yds.	p.	sine grano	larg.	5 s. (Cust. 8 d., Subs. 3 d.)	»
»	»	4 yds.	p.	sine grano	larg.	8 s. (Cust. 5 d. Subs. 4 d.)	»
»	»	1	p.	sine grano	curt.	60 s. (cust. 2 s. 9 d. Subs. 2 s.)	»
1497	Plymouth	20	p.	sine grano	str-	28£ (subs. 18 s., Pct. C. 24 s. 9 d)	E122/115/7
1508. 10/6	London	21	p.	sine grano	—	—	E122/80/5
»	»	14+6 yds.	p.	sine grano	—	—	»
»	»	14	p.	sine grano	—	—	»
»	»	8 yds.	—	sine grano	—	—	»
»	»	20	—	cotton	—	—	»

Los otros artículos que Galicia importa de Inglaterra son, si nos fiamos de las fuentes que tenemos, de muy poca importancia. Todavía dentro de la línea de los textiles, el coruñés Alfonso de la Cruz saca de Southampton, en 1490, dos piezas de tela de algodón *russet* a 3 s. 4 d. (535), y se observa también un cierto tráfico de ropa confeccionada. En la *Valentine* de Southampton salen en 1428 4 docenas de calzas (536), y no está excluído el que algunas de las prendas tomadas en el *Julyan* de Dartmouth fueran para vender (537).

Como ya se comentó en otra parte, es natural que no aparezcan envíos de estaño, pues éste se sacaba por Brujas. Pero sí se adquieren directamente en Inglaterra los objetos de estaño obrado, como las piezas de vajilla, por valor de 3 £, que saca Johan de España por Plymouth a 25/9/1463 (538). También importa Galicia, en ocasiones, grano inglés. Lo llevan, en 1428, dos de los buques que salen de Southampton con peregrinos: 67 *quarters* en la *Valentine* y 18 *quarters* en la *Trinity* de Bisselden (539). En 1475 se hacen desde el puerto de Sandwich envíos masivos de trigo al reino de Castilla. La mayoría de los buques castellanos que lo transportan son vascos; hay junto a ellos varios no identificados que podrían ser gallegos o asturianos (540).

* * *

La contrapartida de estas importaciones son unas exportaciones de vino gallego que tienen que haber sido bastante importantes, a juzgar por las muestras de documentos que se conservan.

Examinaremos en primer lugar los cargamentos de los buques que regresan a Southampton después de haber ido a La Coruña con peregrinos: en Marzo-Abril de 1428 entra la *Trinity* de Bisselden, con 59 toneles, 1 pipa y 1 *quarter* (= ½ pipa o 1 barril), de 23 mercaderes de Southampton, Salisbury, Aylsford y otros sitios. En el *Ghost* de Hampton entraron por las mismas fechas, y volviendo de un viaje similar, 230¼ toneles de vino, entre toneles, pipas y *quarters*, de 32 mercaderes de Southampton y por lo menos uno de Chichester y en la *Marie* de Hampton 125 toneles, repartidos entre 42 cargadores, varios de ellos los mismos de los buques anteriores (541); y entre los que figuran los más importantes mercaderes de la localidad.

La proporción habitual de las partidas, incluso en mercaderes especializados en vino como Walter Fetplace (542) es de un tonel por persona y buque, a veces menos: pero entre las pequeñas partidas de la mayoría destacan algunas de mayor importancia que, de forma significativa, son, bien de mercaderes de fuera de Southampton (Winchester, Salisbury), bien de particulares como sire Reynold West, que recibe la suya en la *Marie;* unos y otros gente con menos facilidades para recibirlo al por menor y con frecuencia, compradores esporádicos a quienes resultaría ruinoso comprar en pequeños

(535) PRO. E122-143/1 (23/12/1490).
(536) *Southampton Port Book 1427-30*, f. 26 a.
(537) ADLA. E202/6, íntegro en apéndice documental.
(538) PRO. E122-114/2.
(539) *Southampton Port Book 1427-30*, ff. 26 a, 36 b.
(540) PRO. E122-128/15.
(541) *Southampton Port Book 1427-30*, ff. 26b, 28b, 29b.
(542) PLATT, *Medieval Southampton*, p. 153.

lotes, por razón de los acarreos. Los locales, en cambio, reparten más sus importaciones entre los buques entrantes, sin duda más numerosos de los que se han podido identificar. La clase de este vino, salido por La Coruña, es imposible de determinar; es indudable que en La Coruña, aparte del vino de cosecha local y de la comarca circundante, se tenían que reunir grandes *stocks* de vinos de los Ribeiros de Avia y Miño, llegados a la ciudad desde Santiago. El vino de Ribadavia, que tanta boga conoció entre los ingleses del siglo XVI, no aparece en los siglos XIV y XV con esta denominación de origen, aunque no hay que perder de vista un vino blanco de «Rubidage», del N. de Castilla, que entra por varios puertos de Cornwall (543). Tampoco se conoce su precio, pues no pagan un impuesto *ad valorem*.

Aunque gran parte del vino de Betanzos sale por La Coruña, también se exporta directamente a Inglaterra, donde tiene un cierto mercado, lo suficientemente importante como para que unos genoveses se desplacen allí a comprarlo. En Abril de 1454, un Rainaldo Salvago carga en un barco zelandés 85 toneles y medio, que pueden significar muy bien la capacidad total de la nave. Quedándose en Betanzos, Salvago envía como *conductor* de la mercancía a Leonardo Cattaneo. El vino va consignado a Giovanni Lomellini en un puerto inglés, seguramente Southampton o Londres (544). El cargamento, nada insignificante, y el hecho de que Salvago se quede en Galicia, hacen suponer la existencia de un tráfico de cierta regularidad, suposición reforzada por el hecho de utilizar un patrón zelandés, transportista *ad hoc*, y no un inglés o un gallego, para los que el vino pudiera haber significado un simple cargamento de relleno.

Aunque no hay noticias de un interés activo de los ingleses por los vinos de Vivero, que va a parar a sus manos sobre todo como resultado de capturas (545), no hay que olvidar que la comarca lo cultivaba con vistas casi exclusivas a la exportación, y que Vivero comerciaba con Inglaterra.

El vino que aparece llegando a Inglaterra en naves de las Rías Bajas en fechas posteriores a 1380 podía ser, al menos en parte, de origen andaluz, catalán o valenciano. Las únicas pistas que tenemos —ya que la procedencia del buque raramente se indica— es la distinción entre vinos «dulces» y «no-dulces», que tenía sobre todo carácter fiscal, pero que marcaba a los «dulces» como procedentes de Andalucía o Valencia: «bastardo», «Romania» y «malvasía» eran las variedades más típicas, y que aparecen acarreadas por los gallegos en compañía de otras mercancías delatoras de su origen, como fruta seca y tintes, y de cargadores de origen andaluz o italiano. Estos viajes de transporte y distribución los hemos visto más arriba, y nos interesa ahora la comercialización de los vinos sacados directamente de Galicia.

Es posible que Cornwall fuese, a partir de mediados del siglo XIV, una zona bastante característica de entrada y distribución de vinos gallegos; era la parte de Inglaterra que más a mano quedaba para los pequeños navegantes poco emprendedores que no querían ir más lejos. Era también, ya entonces, un lugar privilegiado para el contra-

(543) CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, 126-127.

(544) PRO. E28/84. Este caso ilustra también la dificultad de localizar el tráfico gallego en los registros aduaneros. Si esta nave, en lugar de ser apresada en Sandwich, como le sucedió, hubiese llegado sin contratiempos al puerto y pasado por aduana, ¿cómo hubiéramos podido identificar como gallego un vino llegado en una nave de Arnemuiden, con cargador y consignatario genoveses, y sin indicar procedencia, o tal vez la muy vaga de «Hispania»?

(545) CHILDS, *Op., cit.*, p. 127.

bando. Los registros de decomisos de vino introducido fraudulentamente en Falmouth muestran unas entradas regulares de «vino blanco español» y del ya mencionado «Rubidage» que tal vez es el mismo, llevado en buques de Bermeo, Castro, Ribadeo y Noya (546). Ya en 1303 se repartía desde allí por la costa inglesa, en dirección oriental, un vino de procedencia oscura (547), y parece haber sido el mejor mercado para los vinillos blancos y ácidos que no tenían mucha aceptación en otras partes: a fines del XV, aparte de los que entran en los buques peregrinos y en las embarcaciones gallegas, los bretones llevan los vinos de la región de Nantes, o revenden también vino español (548). En 1383, la *Santa Ana* de Noya sufre arresto en Mount's Bay por los oficiales del Almirantazgo: llevaba a bordo 81 toneles de vino, entre los que algunos eran de vinagre; que había mucha gente que esperaba ansiosamente el alijo, lo demuestra su accidentado rescate por varias personas de la localidad (549).

Estas cifras, las únicas generales o no demasiado parciales de que disponemos, nos dan unos cargamentos medios por buque de aproximadamente 116 toneles, y nos muestran además que eran prácticamente exclusivos, cargándose el buque hasta el total o gran parte de su capacidad. Si jugamos con ellas y con el movimiento de naves de peregrinos, como hemos hecho más arriba para los paños, y, por razones de prudencia, rebajamos la media a 50 toneles por buque, teniendo en cuenta que hay bastantes de menos de 100 toneles de porte, tendríamos, sólo en barcos ingleses y saliendo por La Coruña, unas exportaciones medias anuales de 1.250 toneles en años normales y 5.000 tons. en años santos.

Si tenemos en cuenta los formidables competidores con los que se medía —los caldos de Poitou y Gascuña, Portugal y Andalucía— el vino gallego, aun pasando en Inglaterra como de segunda o tercera categoría, tenía bastante salida. Si nos orientamos por los precios —muy pocos— que se conservan, era menos cotizado que el vino andaluz, aunque no era un vino barato. En los años de la segunda mitad del XIV, cuando los vinos procedentes de la Península Ibérica experimentaron un enorme bajón frente a los de Gascuña (550), vino gallego procedente de Santiago cotizaba a 5 y 6 marcos/tonel en destino (551). En 1474, en el *Jesús* de Noya, que llega de Andalucía tras una escala en Galicia, se descargan en Bristol 10 tons. de vino dulce (andaluz), que pagan de *Customs & Subsidies* (tarifa: 1 s. por £) 5 s. 5 d./tonel, mientras el tonel de vino gallego que llega en el mismo buque paga sólo 3 s., lo que significa que su valor era de 3 £ (552). Los precios estarían condicionados también por la época del año en que se

(546) PRO. SC6, *Minister's Accounts*, 817/7, m. 10 v. y 14, y 817/9, m. 9 (Cuentas de 1359 y 1364).

(547) En 1303 una coca de Fowey carga en este puerto vino de un mercader de Lostwithiel, para llevar a Sandwich (*CCR 1303-1307*, p. 38).

(548) TOUCHARD, *Le commerce maritime breton*, p. 254.

(549) PRO. C145-228/13. El patrón del buque se había rendido pacíficamente a la justicia y tenía a bordo un equipo de presa de gente de Mousehole. En la mañana del 1 de Noviembre, John, hijo de John Treverthean, Aleyn y Robert St. Just, Thomas Moloeree, John Rensy y Auriel Lastorek amotinaron a los habitantes de Mount's Bay y entre todos y por las armas expulsaron a los vigilantes y descargaron el buque.

(550) Antes de 1348, los vinos españoles, gascones y de «Asoye» costaban, al por menor y en destino, a 5 f/tonel, mientras los de Poitou que salían por La Rochelle costaban 3 £/tonel. Hacia 1380 el vino gascón estaba a 3 £ y el español a 2 (CHILDS, *Anglo-Castilian Trade*, 126).

(551) En 1383, llegados a Mount's Bay en un navío de Noya, a 6 marcos; en 1405, llegados a Bristol en una barca de Noya, a 5 marcos (PRO. C145-228/13; *CCR 1405-09*, p. 18).

vendian. Los de Southampton embarcados en el mes de Marzo —no aparece su precio en el registro— eran vinos nuevos, y tendrían por tanto las cotizaciones más altas. Los genoveses de Betanzos también cargan en Abril: en cambio los que llegan clandestinamente a Cornwall lo hacen en los meses de Octubre y Noviembre: vino viejo, y parte de él convertido en vinagre. La *Santa María* de Ribadeo sufre el decomiso a 18/10/1359; el *S. Antón* de Noya, el 4/11/1364; la *Santa Ana* de Noya es arrestada en los últimos días de Octubre de 1383 (553). Pero la mayor parte del vino debía de salir en los meses de Julio y Agosto, que era cuando el tráfico inglés se hacía más denso, y cuando más entradas de vino se observan en puertos como Southampton.

La pérdida definitiva de Gascuña en 1453 obligó a los ingleses a volverse hacia otras tierras en busca de vino. Portugal fue la nación más beneficiada; pero Galicia proporcionaba también unos vinos de calidad corriente y menos graduación que los portugueses o andaluces. Vimos cómo a partir de estas fechas, vuelven los gallegos al transporte —y eventual tráfico— del vino gascón haciendo de intermediarios neutrales con Inglaterra; pero además, es posible que se intensificasen las exportaciones de vino del país para cubrir esta carencia. El citado viaje de los genoveses a Betanzos en 1454 puede ser un indicio de este interés acrecentado. 1454 fue un año en el que el tráfico entre Castilla e Inglaterra estuvo muy restringido, y es probable que los viajes de los peregrinos (no se conserva ninguna licencia, y ese año las hubieran necesitado) no llegasen a cubrir las necesidades de importación del mercado inglés.

En cuanto a las otras exportaciones a Inglaterra de productos procedentes de Galicia, tenemos los mismos artículos secundarios que llevan a otras partes, en cantidades pequeñas y poco interesantes: sain, miel, hierro, sebo (554), por lo que respecta a mercancías propiamente dichas; no hay forma de saber a lo que ascendían los objetos de azabache, plata y plomo que se llevaban los peregrinos, aunque seguramente representaban unas respetables sumas globales. En el *Julyan* de Dartmouth uno de los peregrinos tenía «un conteiro de acibeche» (555), que pudo haber sido adquirido en la propia Coruña donde, como vimos en otra parte, había azabacheros trabajando. Es probable que algunas de estas gentes —de aldeas y poblaciones pequeñas sin mucho contacto con los grandes centros mercantiles de su país— aprovechasen para comprar a mejor precio especias y otros artículos exóticos; pero no tenemos datos sobre esta clase de tráfico. Es indudable que la peregrinación producía mucho dinero, pero eran unas ganancias mucho más difusas —derechos portuarios, limosnas, cera, comida, bebida y alojamiento— que las procedentes de un comercio propiamente dicho.

(552) PRO. E122-19/10^.

(553) PRO. SC6-817/7, 10; 817/10, 14; C145-228/13.

(554) En 1311, 4.700 lb. de hierro y 4 balas de sebo fundido (PRO. E122-136/21); en 1375, en Bristol, 150 quintales de hierro, 3 pipas de miel, 46 quintales de sebo (PRO. C145-205/6). En 1428, en Southampton 5 pipas de miel, cargadas por William Payne (*S. Port Book 1427-30*, 26 b.); en 1474, en Bristol y en una nave de Noya, hierro por valor de 25 s. y 4 barriles de sain, a 26 s. 8 d. (PRO. E122-19/10^).

(555) ADLA. E302/6.

CAPITULO III

El Atlántico

La fachada atlántica de la Península, campo de expansión natural hacia el Sur de los puertos gallegos, fue sometida a su prospección económica con posterioridad al área del Golfo y el Canal, y este proceso se realizó libre de los condicionamientos extraeconómicos que habían iniciado los contactos en el caso anterior. Las relaciones con este flanco atlántico —Portugal y Andalucía, incluida en la cual trataremos, aunque técnicamente pertenezcan al Mediterráneo, los puertos del Reino de Granada— van a tener un carácter más netamente comercial, y sus mercados ofrecerán salida a productos de todo el litoral gallego.

Si por inevitables razones políticas hay que estudiar separadamente Portugal y Andalucía, la realidad es que ambos sectores presentan una notable homogeneidad en los tipos de intercambio. En los dos predominan las importaciones de madera y pescado, las exportaciones de vino, sal y fruta, y un activo comercio intermediario con los países del Golfo, la otra área a la que ésta, la que denominamos atlántica en sentido estricto, está estrechamente ligada.

1) *PORTUGAL*

Las relaciones comerciales entre Galicia y Portugal llevan la impronta de una serie de situaciones singulares entre ambos países:

a) La existencia de una antigua —y no muy lejana en el tiempo— comunidad política entre Galicia y el antiguo *Comitatus Portucale* y una afinidad económica de base que, tras la separación, se mantiene firme pese a las malas relaciones entre los Estados.

b) El hecho de ser Portugal el único país extranjero cuya frontera linda directamente con Galicia. Esto hará que el carácter marítimo de las relaciones comerciales retroceda bastante ante los intercambios terrestres. La gran anchura del Miño —casi un brazo de mar, sin puentes, a la altura de las principales villas mercantiles— no será obstáculo para este tráfico interior, tenaz y difícil de controlar por las autoridades, y contra el que los monarcas portugueses y castellanos legislarán una y otra vez (1).

---

(1) En 1253 Alfonso III de Portugal se dirige a los magistrados y concejos de Entre-Douro-e-Minho: «Item mando et defendo quod nullus mercator de extra regnum saquet merchandiam de regno nisi duxerit alia pro illa que se valeat cum illa. Et mando et defendo firmiter quod merchandia que pertinet ad mercatorem non extrahatur per terram, sed tota ueniat ad portus et quicumque eam per terram sacauerit perdat eam» (*Portugaliae Monumenta Historica*, Leg. et Con., I, 194).

c) La gran similaridad de productos de exportación e importación que caracterizan el comercio de Galicia y el Norte de Portugal crea en algunas ocasiones situaciones de competencia por los mercados exteriores (2); en otras, el que gallegos y portugueses se hagan recíprocamente de intermediarios en el comercio con otros países extranjeros, e incluso el Portugal del Norte como intermediario del Portugal del Sur de cara a Galicia.

Es difícil hablar de economías complementarias en el caso de estos dos países y, sin embargo, lo eran en unos productos muy determinados. La configuración costera de los dos territorios no podía ser más distinta. La pesca parece que era más rica en aguas gallegas, y los pescadores portugueses las frecuentaron desde muy antiguo; por otra parte Portugal necesitaba madera —necesidad creciente al ritmo de la expansión de su flota y de su población—, hierro, pescado y paños de importación, que Galicia le proporcionaba. Galicia, a su vez, necesitaba de la sal portuguesa y estaba interesada también por los productos del Algarve y de la región lisboeta —fruta, vino— para consumo y distribución. En el comercio de corto radio predominaba una economía de pequeño mercado, donde las mismas mercancías circulaban en ambas direcciones, al ritmo de los precios. Era pues un comercio minorista, diversificado y anfibio, continuando una situación que se debía remontar a mucho tiempo antes de la separación. La comunidad marítima con Galicia —pescadores y tal vez un pequeño cabotaje especializado en el acarreo de sal— estuvo seguramente ya asentada antes de la secesión portuguesa, y continuó con extraordinaria firmeza pese a las continuas hostilidades bajomedievales. De reino a reino las relaciones eran frecuentemente malas; no podían esperarse en esta situación unos intercambios pacíficos y avalados por la tradición entre —digamos— La Coruña y Lisboa. Pero el pequeño comercio fronterizo entre las villas de ambas orillas del Miño, pese a estados de guerra, restricciones y boicot de las autoridades locales, fue una constante notable de las relaciones galaicoportuguesas (3).

Por lo menos desde el siglo XIV, unas veces respaldada por privilegios reales, otras por la costumbre inmemorial, existía entre las villas de la raya la práctica de la vecindad doble: portugueses y gallegos disfrutaban indistintamente de los estatutos de vecinos en las villas del otro lado de la frontera, aunque estas relaciones se daban con más intensidad entre las poblaciones más cercanas entre sí: La Guardia y Goyán con Caminha, Monção con Salvatierra, todos los gallegos en Valença, los de Tuy y Bayona en todo Portugal. Esto significaba, entre otras cosas, un comercio franco, que tiene que haber repercutido duramente en las finanzas de los recaudadores de impuestos, pues, salvo algunas mercancías de larga distancia, como la sal, la mayor parte del tráfico de estas pequeñas villas se hacía con sus vecinas de enfrente, con quienes precisamente se saltaban las barreras fiscales. No tiene nada de extraño que los oficiales reales y señoriales del N. de Portugal estorben continuamente el movimiento de gallegos y portugueses a través de la frontera (4).

---

(2) Hacia 1400, los agentes de Datini informan sobre las mercancías que puede ofrecer Portugal: cueros «grandi e buone»; sal buena y no demasiado mal de precio; pieles de conejo y sebo y, finalmente, sardina arencada grande, buena y barata (Cit. RAU, V. *Estudos de História*, I, p. 63 ss.).

(3) Cf. en este sentido el trabajo de J. MARQUES, *Relações económicas do norte de Portugal com o reino de Castela, no Século XV*, que insiste sobre todo en las comunicaciones a través de la frontera terrestre.

(4) En Julio de 1462, cuando Alfonso V realiza una gira por esas villas, confirma sus privilegios de vecindad: La Guardia y Goyán con Caminha, a 1/7; gallegos en Valença y portugueses en

La pesca fue el elemento común entre los mareantes de ambos reinos. Lo que los asturianos y castellanos hacían al Norte de Finisterre, lo hacían los pescadores de Matosinhos y Viana en aguas del Sur de Galicia, ya desde antes de la repoblación de la costa gallega (5). La frecuentación regular de los caladeros gallegos aparece documentada en el privilegio foral de Vilanova de Gaia de 1255 (6). Sus carabelas, barcos de pesca que más tarde, desarrollados, se convertirán en el mejor mercante de la alta Edad Moderna, aparecen en los puertos y playas de Galicia en busca, sobre todo, de merluza. Carabelas, *barcas seeiras*, trincados y pinazas frecuentaban los puertos del Bajo Miño. Los intercambios de otros productos llevados a ambos países por los extranjeros (7), y la compra en Galicia de artículos alimenticios por los pescadores portugueses a cambio de sal debían ya de ser prácticas corrientes.

Si la flota gallega de alto bordo es un producto innegable del Golfo de Vizcaya, ¿qué decir de estas embarcaciones ligeras, tan mal conocidas en la Edad Media, empleadas en la pesca y el pequeño transporte? ¿Habría unas características comunes, que en Portugal se conservaron y en Galicia se perdieron, o fueron estos pescadores quienes introdujeron aquí sus modelos? Es tentador imaginarnos, dentro de las rías, en las foces de los ríos, en faenas de pesca y acarreo, esas embarcaciones en media luna, que aún se conservan en el Norte de Portugal: *saveiros, moliceiros, barcas serranas, barcas da neta*, tan increíblemente conservadas en su arcaísmo, haciendo aún hoy en día las mismas faenas seculares para las que fueron construidas. Algunos *graffiti* aparecidos en Galicia aportan una cierta solidez a estas suposiciones (8). Tal vez eran así esas «pinaças de dous bicos» que mencionan las costumbres de Padrón (9). La Galicia pescadora tiene que haberle debido mucho a esos portugueses, los primeros en explotar sus aguas de una manera organizada.

La conquista de Sevilla y la afluencia de los gallegos a Andalucía les hizo pasar por los puertos portugueses con mercancía más diversificada. Portugal, ya en toda su extensión territorial salvo el Algarve, se convirtió en un centro de intercambios entre el área cantábrica y la andaluza. Los puertos del Guadiana, algunos de los cuales, a fines del XIII, habían dejado recientemente de ser portugueses, actuaban como un catalizador del tráfico en la zona sur: los marinos y mercaderes de Ayamonte, en 1288, tenían inmunidad para hacer escala en cualquier puerto portugués, «onde quer que veesen, quer dalem mar, quer de Castela, quer de Galiza (10)». Los comerciantes portugueses,

---

Tuy, a 2/7; Bayona con todo Portugal y Monçáo con Salvatierra, a 4/7 ATT. *Chanc. D. Afonso V*, 1.1, ff. 40 v.-42, en MARQUES, *Op. cit.*, pp. 8-10 y apéndices núms. 6 y 8).

(5) En 1169 el rey Alfonso de Portugal «habiéndose apoderado.. de todo nuestro país donó al obispo de Tuy cinco barcos que él tenía en Santa María de Vigo y los marineros que los habían de gobernar» (AVILA Y LA CUEVA, *Historia de... Tuy*, II, 14 v.).

(6) «Item si piscatores uierint ad Galleciam ad piscandum et exiuerint de mari et fecerint pousadas et salgauerint piscatum, quando uenerint mando quod dent maiordomo decem pissotas et de unaquaque carauela... et carauela extranea que intrauerit per focem de Portu cum mercaturis... et de barca seeyra... et... burcardus trincatus... et burcia que uenerint cum pannis... et nauigia que fuerint maiora quam pinatia...» (ATT. *Chanc. D. Afonso III*, 1. 1, f. 12, en *Descobrimentos* I, pp. 7-8).

(7) A principios del XIV, los gascones llevan a Coruña, Vivero y otros puertos paños cogidos en Coimbra (*Roles Gascons*, 1311-12, p. 162).

(8) V. *supra* p. 271 y FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *No crepúsculo das embarcações regionais*, Lisboa, 1970.

(9) *Fueros*, p. 507.

(10) *Descobrimentos*, I, 274.

todavía escasos de medios de transporte, empleaban buques castellanos, entre los cuales se contaban los gallegos. Los últimos años del siglo vieron flotas mercantes verdaderamente enormes reunirse en Lisboa para hacer la ruta del litoral franco-flamenco. En 1297, una de entre 40 y 50 naves de diversos tipos —naos, orcas, cocas— de todos los puertos del Cantábrico incluida La Coruña, estaba lista para salir hacia La Rochelle, Normandía y Flandes, con cargamentos de mercaderes de Lisboa; sus hombres protagonizaron graves disturbios en la ciudad, con muertos y heridos, teniendo que dejar rehenes. De la pelea, que fue hacia el 20 de Enero, quedó constancia por la subsiguiente carta de avenencia en la que se aludía a «os boos diuidos e o grande amor que antre si ouuerom e auiam de longo tempo» los marinos castellanos y el concejo de Lisboa (11).

Este papel intermediario entre Portugal y Galicia, ya señalado por Oliveira Marques (12), continurá, como veremos, durante toda la Edad Media. Sin embargo, será más marcado, naturalmente, antes de iniciarse el gran ímpetu marítimo de Portugal con la casa de Avis. Desde mediados del siglo XIV mercaderes portugueses recurrirán bastante a los gallegos como socios o transportistas para su tráfico con Inglaterra (13).

Durante el reinado de D. Diniz (1279-1325), Lisboa recibía mercancías de Galicia, en cuyo tráfico actuaban de enlace los navíos portugueses del Norte, especialmente los de Viana (14). Los contactos entre puertos del N. de Portugal y del Bajo Miño rebasaban los simples intereses de la pesca: había unas relaciones regulares —no siempre pacíficas— entre los pequeños núcleos mercantiles que se habían ido formando en Bayona y Valença (15). Fue, sin embargo, durante este reinado cuando un elemento perturbador se introdujo en las relaciones entre Castilla y Portugal. Portugal entró en el gran comercio internacional y empezó a desarrollar su propia flota. Se produjo entonces en su mundo marítimo la dicotomía que iba a ser tan fundamental en el futuro. Por una parte, los puertos del Norte, muy similares en sus intereses y orientación a los gallegos de las Rías Bajas, con los que conservaron siempre unas relaciones fraternales... en el bueno y mal sentido de la palabra; por otra, el núcleo de Lisboa, con una flota de altura que empezó a chocar con los castellanos en los mercados internacionales, especialmente en los ingleses, donde la rivalidad se agudizó. Los castellanos trataron de envenenar las relaciones angloportuguesas, cometiendo bajo pabellón portugués depredaciones contra navíos ingleses, lo que tuvo un resultado opuesto al esperado: ante la protesta de D. Diniz por las represalias que ejercían los ingleses contra sus inocentes súbditos, Eduardo III concedió un salvoconducto a los portugueses y su alianza se estrechó aún más (16).

---

(11) ACM Lisboa, *Místicos de Reis*, l. 2, n.º 2, en *Descobrimentos*, I-sup., p. 21.

(12) «Marinheiros e mercadores galegos e bascos demandavam a costa portuguesa, donde levavam mercadorias para o Norte, enquanto mercadores e marinheiros portugueses procuravam as cidades galegas e do Setentrião espanhol...» (*Historia de Portugal*, I, 135).

(13) V. supra p. 622.

(14) ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 22-22 v.

(15) A 13 de Junio de 1317, Payo Eanes, vecino de Valença, nombraba un apoderado en Bayona para que le representase «em preito que ey cy... con Oraca Perez e con Sancha Perez e con seu marido Fernan Dominguez vizinhos de Baiona... sobre razon de penhora que elas feceron en Baiona aos mercadores de Valença» (AHN. Clero. Melón. 1459.17, en PORTELA, *La Región... de Tuy*.... p. 392).

(16) *Descobrimentos*, I-sup., n.º 16, p. 26. V. también SHILLINGTON, V. M., y CHAPMAN, A. B., *The Commercial Relations of England and Portugal*, S. l. 1907, p. 41.

Los intervalos de paz entre ese estado endémico de guerra que va a afectar a las relaciones gallego-portuguesas durante los años finales del XIV nos dan una primera información sobre esta comunidad mercantil que existía entre ambas orillas del Miño y que se documentará con más abundancia para fechas posteriores. Ya entonces encontramos a los gallegos cargando en navíos portugueses en tránsito entre los países del Norte y Lisboa (17), una práctica que se va a mantener de cara al futuro. En 1325, los pequeños puertos de la foz del Douro se disputan la pesca y el tráfico con Galicia (18). Pero es muy interesante de observar un fenómeno inverso y simultáneo: la formación de una colonia de pescadores gallegos en Porto.

Esta colonia tiene su base en la ciudad, dedicada a abastecer directamente a los regatones del mercado local, como sabemos por un documento de 1363, posterior a su establecimiento. En años anteriores, tal vez en los primeros de vida de la colonia, el concejo portuense hizo un intento de eliminar a estos pescadores, cortándoles los empréstitos que, por su frágil economía, tenían que pedir continuamente a los pescaderos sobre sus futuras capturas. Esta venta anticipada es, como vimos en otro capítulo, una práctica común entre los mareantes de las Rías Bajas. Basándose en el «gramde agrauo» que ello causaba a la ciudad, la corporación municipal obtuvo del rey D. Pedro una carta prohibiendo estos empréstitos y castigando con multas a quien los concediese. Los pescadores, que tenían fijada su residencia en la ciudad y contribuían a su poblamiento —no olvidemos que son los años posteriores a la Peste Negra—, iniciaron la retirada. Eran gente humilde, y el crédito de los regatones les era indispensable para sobrevivir en tierra ajena, sostener y reparar navíos y aparejos e ir comiendo cuando no se podía salir a la mar. Ante la carestía de pescado y la amenaza de despoblación que provocó la marcha de los gallegos, el concejo volvió sobre su decisión y pidió al rey una nueva carta autorizándolos de nuevo y regulando su actividad, a 30 de Noviembre de 1363 (19).

Por este documento se ve que los pescadores eran muchos y que tenían una flota bastante nutrida de pinazas y barcas que, con tiempo propicio, hacían varios viajes desde el caladero al puerto, donde el pescado se distribuía a los regatones. La descarga debía estar controlada por los almotacenes que, entre el gran número de barcos pesqueros y su continuo vaivén no daban abasto. La alternativa era que los pescadores tuvieran que esperar a que el almotacén distribuyese los lotes para salir de nuevo, perdiendo un tiempo precioso. Esto se solucionó nombrando hombres buenos de la ribera que lo supliesen, adelantando la supervisión de la descarga y el reparto de lotes a los vendedores. Resulta un poco sorprendente esta intensa actividad pesquera, que evidentemente se desarrolla a muy poca distancia de la costa, en unas aguas donde no falta el pescado, cuando los pescadores portugueses han ido hasta entonces, y seguirán yendo, a pescarlo a la costa gallega, y los mercaderes lo importarán, como veremos, de Galicia.

---

(17) Aranceles del portazgo de Lisboa, anteriores a 1377: «Item se acontecer que os nauios que vierem dos ditos logos [de fuera del Reino] carregarem da parte de Tuuy como aas vezes conteçe, he o liuramento da alfandega. E o que carregarem da parte do Reyno de Portugall he o dereito de portagem» (*Descobrimentos*, I-sup., p. 52).

(18) Porto, Vilanova y Gaia obstaculizan a los moradores de Maçarelos (coto de Cedofeita, Porto) en 1325, y éstos «não ousam agora ir pescar ao mar nem ao Douro, nem ir a Galiza por sas merchandias» (*Corpus Codicum... in Archivo Municipali Portucalensi...*, p. 87, en *Descobrimentos*, I-sup., p. 388, n.º 322).

(19) ATT. *Chanc. D. Manuel*, I, 28, f. 40, en *Descobrimentos*, I-sup., pp. 41-42.

Esta convivencia no sufrió alteraciones esenciales con la primera guerra entre Portugal y Castilla, iniciada en 1369 precisamente con una fugaz invasión de Galicia. Es bien conocida la acogida favorable de las fuerzas vivas de las poblaciones gallegas al rey portugués, Fernando I (20). Entre otras cosas, porque el caer bajo la soberanía de Portugal era, para mercaderes y hombres de mar, una gran ventaja de cara a sus relaciones con Inglaterra (21).

En 1371, el año en que se firmó la paz de Alcoutim, había ya en Lisboa, probablemente desde bastante antes (22), una colonia castellana en la que los gallegos tenían un papel predominante, si no en calidad, al menos en cantidad. Eran gentes que ostensiblemente pertenecían a oficios artesanales y modestos, no teniendo aparentemente nada que ver con la profesión mercantil: «regatãães o çapateiros e alfayates e bufães, que nom carregam nem auemos delles prol nehũa», «homems refeces e de pouca prol», «magarefes e guanhas dinheiros galegos e doutras comarcas». En realidad actuaban encubiertamente como agentes de genoveses y placentines para meter mercancías de matute escudándose en su condición de vecinos: estaban aveçindados en la ciudad, con el soporte económico de los italianos que, pagándoles seguramente la casa o adelantando cuantías para facilitarles el avecindamiento («alugauam casas e tomauam dinheiros aos prazentiins e Janueses e a outros mercadores de fora parte que nom eram vizinhos») los tenían de intermediarios para introducir mercancías sin pagar portazgo, del que, como vecinos, estaban exentos. Estos hombres se iban a los portazgos de entrada a la ciudad —Almada, Coina, o tan lejos como Santarem— y allí compraban las mercancías que llegaban, las introducían sin pagar y las hacían pasar a los almacenes de los extranjeros, con lo que los mercaderes lisboetas se quedaban —según decían— sin mercancías que cargar (23).

En el período entre 1373 y 1381 los gallegos que frecuentaban Portugal, y tal vez en primer lugar estos pequeños grupos de traficantes clandestinos, tomaron contacto con dos hechos que iban a revolucionar su economía. Uno de ellos fue la visión del potencial de mercado que se les abría al otro lado del estrecho de Gibraltar, al codearse con los mercaderes catalanes que compraban y almacenaban en Lisboa la sardina para llevar a los países de la Corona de Aragón, ahumándola a veces ellos mismos antes de embarcarla (24). El segundo, que les iba a permitir realizar ese potencial, fue el espectacular despegue que, precisamente por esos años, experimentan las salinas de Aveiro y

(20) V. Oliveira MARQUES, *História de Portugal*, I, p. 109 ss.; Fernão LOPES, *Crónica de D. Fernando*, Barcelos, 1933, pp. 82-83; SUAREZ FERNANDEZ, Luis: «Galicia había permanecido fiel a Pedro I hasta el último instante: no opuso resistencia a la ocupación portuguesa... Nuño Martins de Goes llevó ocho galeras a La Coruña; la ciudad acababa de abrir sus puertas al ejército de tierra. Los portugueses pudieron tomar algunas embarcaciones castellanas en la ría de Pontevedra cargadas con pieles de cabra de escaso valor. Perdieron, en cambio, una nao y una barca en La Coruña a causa de un ataque por sorpresa de buques enemigos, procedentes, sin duda, de puertos cantábricos»(*Navegación y Comercio*.... p. 23, n. 16).

(21) Cf. el caso ya citado de Johan de Prol, que se declara portugués en 1370, deseando transportar vino de Lisboa a Londres (*CPR 1367-70*, p. 339). No fue seguramente el único.

(22) En 1328 Johan de Camos, marinero de nacionalidad castellana, gallego a juzgar por su apellido, tiene arrendada una casa, con su mujer, en la rúa de Morraz, de Lisboa, cerca de las atarazanas (ATT. *Chanc. D.Afonso IV*, l. 3, f. 15, en *Descobrimentos*, I-sup., p. 390).

(23) *Descobrimentos*,I-sup., p. 296.

(24) Arancel de peaje de Lisboa, copia de 1377: «E de custume que os mercadores catellãães ou outros mercadores naturaães que conprarem sardinhas pera carregarem pera Aragom ou pera Seuilha e quando no tempo da sardinheira conpram barcas com sardinhas e as poerem em sas lojas

Setúbal, mercados abiertos a los extranjeros, en concurrencia con la Bahía. Desde entonces, los gallegos van a estar entre los más asiduos visitantes de las salinas portuguesas, y especialmente de Aveiro. Pero de esto trataremos más adelante.

* * *

La guerra entre Castilla y Portugal se reanudó a principios de 1384. Las naves gallegas tomaron parte activa en ella en misiones de aprovisionamiento de la flota castellana, que combinaban con su incipiente tráfico hacia el Mediterráneo (25). Pese a la incursión portuguesa de 1384, que recorrió la costa gallega de Bayona a Betanzos incendiando, cobrando rescates, apresando y quemando naves (26), los gallegos no se mostraron unos colaboradores muy entusiastas cuando se proyectó reunir en La Coruña una gran flota de aprovisionamiento de la escuadra castellana que bloqueaba Lisboa (27). Era en el mes de Marzo, una época muy inoportuna en que toda la flota estaba ya fuera y quedaba poco pescado para vender a los agentes reales encargados del abastecimiento, que desconfiaban de la fidelidad de La Coruña y temian un nuevo ataque portugués (28). Tras la firma de la nueva tregua en 1391, los navíos portugueses volvieron a frecuentar las rías gallegas (29), pero ya desde 1392-93 se hicieron notar las primeras violaciones a cargo de marinos castellanos (30). La guerra se reanudó en 1396, y en ella Galicia desempeñó un papel importante como base de operaciones de corso

---

ataa que as carreguem ham de pagar a dizima de como custarom... e... se os ditos mercadores que conprarem as dictas sardinhas frescas e defumarem... algũũa contia... de canto custar cada hũũ milheiro a defumar ham de pagar a dizima... E sse os dictos mercadores carregarem pexotas ou otro pescado paguam dizima de quanto custar» (*Descobrimentos*, I-sup., p.57).

(25) Captura, a 1 de Febrero, de unos navios castellanos a la altura de Lisboa: «... algũũs destes navios eram de Galliza, carregados de farinha e mamtiimentos, que viinham pera a frota de Castella, cuidamdo que jazia ja sobre a çidade; outros hiam carregados de pescado secoo pera Aragom... A naao era de duzentos tonees, nova e gramde e bem forneçida d'hũũ judeu que chamavom dõ Davi da Crunha... em estes navios foi achado muito pescado seco, de pescadas e congros, e pollvos, e sardinhas de fumo e de pilha, e muita farinha e outros mantiimentos» (F. LOPES, *Crónica de D. João I*, I, pp. 118-119).

(26) «E corremdo a costa de Galliza, chegarom primeiro a Bayona de Minhor, castello fraco e pequeno, e por lhe nom queimarem a pescaria, derom quatro çemtos francos. E depois se forom a Mugia que he pescaria sem fortelleza, e queimaron hi dous navios que estavom no stalleiro. Dalli partirom pera a Crunha, e por lhe nom queimaren a pescaria, lhes derom seis cemtos frameos; e ficarom alli parte das gallees e foromse seis a Ferroll; este foi todo queimado que nom ficou delle senom a egreja. Desi chegarom a Neda, e foi preitejada por quatro çemtos frameos... e foromse a Betamços, boa villa castellada... e acharom huũa naao carregada demgenhos... e poseromlle fogo e queimarom outra naao nova de Pero Ferrenho, da Crunha; e tomarom hũa gallee que chamavom a Vollamda...» (*ibid.*, p. 214).

(27) Informe de D. Pedro Tenorio a 21/3/1385: «... Johan Sanchez de Sevilla enbio dezir... en como non podia fallar en Gallizia a conpra pescado alguno salvo a muy grant careza e gran menoscabo e por esto conple... le enbiedes mandar con el primero que alla vaya en que non compre pescado alguno pues sabedes que en Gallizia non faze menester». (BN Ms. 13103, ff. 97-99, publ. SUAREZ FERNANDEZ, *Navegación y comercio*, p. 146).

(28) *Ibid.*, pp. 146-147.

(29) A 18/12/1391, Juan I de Portugal prohibe al almojarife de Viana cobrar diezmos a los buques que entran de arribada y se quedan fuera de las marcas del puerto. La razón es que cuando hay tormenta, las embarcaciones, por no entrar en Viana, se van a meter a Galicia, costa mucho más peligrosa pero donde pueden encontrar abrigos gratuitos, «e has vezes se perdem» (*Descobrimentos*, I, 197).

(30) Cf., en el AHPB, los protocolos de Bernat Nadal de los años 1392 y 1393, con venta en Barcelona de navíos portugueses capturados por vascos en el cabo S.Vicente.

que interceptaban el comercio portugués con Inglaterra (31). En 1397, Ruy Gutiérrez de Escalante coge cerca de Bares un ballener portugués que iba a Bayonne, un Juan Inglés toma una barca portuguesa con vinos y la lleva a vender, con su cargamento, a Muros y, a fines de Agosto, interceptan en las Cíes una barca que llegaba de Irlanda (32). Pero si los corsarios, castellanos y otros, operaban contra los portugueses en el mar, había en Galicia una importante corriente lusófila (o «emperegilada») que, en contacto con renegados del campo portugués, dificultaba la buena marcha de la guerra (33). Los portugueses pusieron sitio a Tuy y el arzobispo D. Juan García Manrique, partidario de ellos, tomó Pontevedra. El momento álgido de la guerra en Galicia fue en los años 1398-99. Si los gallegos, pese a su postura ambigua, sufrieron bastantes daños en sus puertos, sobre todo en Tuy y Bayona, los portugueses vieron tan obstaculizada su navegación que la ciudad de Porto pidió al rey que se restituyera la «bolsa de averías» que solía existir antes de la guerra y que cubría, entre otras cosas, los embargos que se daban «assy como ora em Galicia e outrossy em Ingraterra, por costumes e empossiçoens novas que lhes demandavam» (34).

El 5 de Agosto de 1402 se firmaron las treguas de Segovia, por diez años, entre Portugal y Castilla, nombrándose, para su cumplimiento en las costas de Galicia, los correspondientes jueces conservadores (35). Estos iban a estar bastante ocupados durante todo el período: las contradictorias relaciones entre los gallegos y sus vecinos —que en 1401, ya antes de que se firmara la tregua, colaboraban fraternalmente en el Mediterráneo— les llevaron a continuos conflictos a escala colectiva e individual durante las paces oficiales. Por una parte, los portugueses reanudarán su tráfico entre Andalucía y el Norte (36); pero cuando Harry Pay y otros corsarios ingleses atacan las costas gallegas en 1403, son bien recibidos en Portugal (37); marineros gallegos embarcan con los portugueses, pero los cuchillos andan sueltos en las vainas (38), navíos de Vizcaya y Galicia apresan a portugueses, y los vecinos y justicias de Vivero, tras haberles dado seguro, permiten que dos barcas portuguesas, refugiadas en el puerto por mal tiempo, sean apresadas por corsarios de La Rochelle (39).

(31) SUAREZ, *Navegación y comercio*, pp. 78-79.

(32) Carta de M. Ruiz de Medrano a Enrique III, a 3/7/1397, en AGS. Estado-Castilla, Leg. 1-1.º, ff. 146 y 154. Cf. SUAREZ, *Op. cit.*, y TORRE-SUAREZ, *Documentos... relaciones con Portugal...*, p. 22.

(33) «Había, sin embargo, un punto débil en el extenso frente de Castilla: Galicia, en donde retoñaban siempre las discordias de los emperegilados, desgarrada por luchas intestinas de nobles contra la Iglesia y de señores laicos entre sí» (TORRE-SUAREZ, *Op. cit.*, pp. 23-24).

(34) *Descobrimentos*, I, p. 208.

(35) AGS. Patronato Real, Leg. 49 f. 3, en TORRE-SUAREZ, *Op. cit.*, p. 136 ss. V. también la introducción a esta segunda parte.

(36) TORRE-SUAREZ, *Documentos... relaciones con Portugal...*, p. 34.

(37) Hay una protesta del rey de Castilla al de Portugal por a) el hecho en sí: Harry Pay y consortes «son desafiados de todo el mundo...»; b) porque es una violación directa a las treguas, en las que ambas partes prometían no acoger a enemigos de los otros (AGS. Estado-Castilla, Leg. 1-2.º, f. 2).

(38) En 1404 comparece ante el Bailli de l'Eau de L'Ecluse Fernando de Galdes, marinero gallego de una nave de Portugal, que cuatro meses antes, en el puerto de Faro, sacó el cuchillo contra un compañero (ADN. B-6079, f. 3). Toda esta serie (B-6084 a 6117) está llena de peleas a navajazos y pedradas en el puerto de L'Ecluse entre castellanos y portugueses precisamente en esos años de tregua.

(39) Los portugueses protestan por «tomadas e enbargos de navyos e outras maneiras descándallos e semrazooes que os navios de Vizcaya e de Galiza que andam darmada fazem contra os

A partir de la segunda década del siglo se va a iniciar una etapa puntuada por momentos pasajeros de colaboración de navegantes gallegos y vizcainos con las armadas que el rey de Portugal pondrá en pie para sus empresas africanas. Colaboración, a lo que parece, de carácter privado, aunque se supone el beneplácito del rey de Castilla, y que consiste en servicios de transporte y aprovisionamiento. La primera armada se organiza a partir de 1414, para la conquista de Ceuta: João I recurre a la flota de diversos reinos para asegurar el transporte de tropas y vituallas. Galicia fue una de las zonas llamadas a contribuir, pero su aportación —como sucedía en las convocatorias de armadas nacionales— fue escasa y poco animada (40). A fines de Abril se habían juntado once naos de la costa cantábrica, sin contar a dos que estaban pendientes de regresar de Flandes, y solamente dos gallegas, una de ellas indecisa (41). Los patrones castellanos habían entrado con bastante recelo en la expedición, atraídos solamente por el cebo de una buena soldada (42): tenían miedo a provocar las iras del nuevo rey Trastámara de Aragón, Fernando I, y alegando lealtad a éste por ser castellano confiaban sus indecisiones a su agente (y espía) en Lisboa, Ruy Díaz de Vega, que les mantenía en vilo en espera de la toma de posición de su señor (43); la situación de estos patrones y armadores era delicada, pues, habituales de los puertos de la Corona de Aragón, no les convenía en absoluto enemistarse con su rey, y tal vez sea ésta una de las causas de la poca participación gallega.

---

deste regno» (AGS. Estado-Castilla, Leg. 1-1.º, f. 86). Las barcas eran la *Santa María-«Rabo de Coelho»* y otra, las dos de Porto. Se eleva también una protesta porque los de Vivero, en tiempo de tregua y habiendoles dado seguro, no las defendieron como debían de sus captores (AGS, *Ibid.*, ff. 101, 103).

(40) «Elrrey... começou muito mais trigosamente de correger todallas cousas que lhe comprian pera boom auiamento de sua partida mandamdo logo fazer prestes çertos escudeiros com suas procurações abastantes, os quaes mamdou per toda a costa de Galiza e de Bizcaya e a Imgraterra e a Allemanha fretar navios grossos, quamtos sse podessem achar» (AZURARA, Cit. *Monumenta Henricina*. Coimbra, 1960-70, II, p. 88, n.º 33).

(41) Las naves gallegas eran una de La Coruña, propiedad de Gomes de Figueira, 133 toneles y 26 marineros, y otra de Ferrol, 120 tons. y 21 marineros, y «esta en dubda su yda desta nao, por quanto non ha tomado sueldo fasta agora» (ACA. *Cartas Reales*. Caj. 1, publ. *Monumenta Henricina*, II, p. 132).

(42) «Et a los estrangeros de las naos dan en esta gisa: al maestro quinze coronas e al grauite diez et al mareante çinco al mes, et a la tonelada de cada nau una corona al mes et a su respete; et byen tengo que, delas toneladas que les quitan de cada tonel, un real de plata. Et a çinco semanas que las fustas estrangeras que seran aqui declaradas lyeuan este sueldo, como quiera que, fasta agora, non an fustas algunas que esten fretadas fasta en dia de la fecha desta escritura [23/4/1415], nin aparejo pera ello de aqui a diez dias de mayo» (*Ibid.*, p. 132 ss.).

(43) «... commo quiera que ellos son bien pesantes por lo tomar, pensando que fazen enojo a la vuestra señoria; et asas me an rrequerido sy entyendo que tomará enojo por ello la vuestra merçed, que dizen que ellos saldran de aqui, aunque les pese a todos los deste reyno, por non vos deseruir. Et yo, sennor, non me oso fiar en ellos, por quanto non los connosco; pero, detengolos con las mejores maneras que entyendo que perteneçen a vuestro seruiçio por tal manera que ellos esten asy colgados fasta veer lo que manda la vuestra merçed. Que non les aclaro cosa, saluo que a vos non pesa desta armada, por quanto la vuestra merçed entyende que el dicho rey a de seer en vuestra onra, asy commo vos estades presto pera la suya. Et, de otra parte, digoles que non sé sy la vuestra alta sennoria tomaria enojo, por quanto entyendo quelos averedes menester pera vuestro seruiçio et del señor rey de Castilla, por tal manera que les es forçado atender lo que les yo diga de vuestra parte con vuestra letra de crença pera ellos, en que la vuestra merçed me manda commo se faga» (*Ibid.*).

Algunos marinos de Galicia pasaron después de aquello al servicio de Portugal, como Johan Afonso de La Coruña, que en 1426 es patrón de una nave del rey (44). En las siguientes expediciones de conquista, las de Arzila y Tánger (1437), también estuvieron presentes (45). Para la de Tánger, en concreto, sabemos que iba una nao propiedad de Fernán Pérez de Andrade, patroneada por Alvaro Fiel, un coruñés que en otras ocasiones encontramos en las rutas del Mediterráneo y del Golfo, y que había tenido conflictos con navegantes ingleses que participaban en la abigarrada flota (46). También en el servicio de avituallamiento intervenía una barca «da Condessa», de Afonso de Betanzos (47) y tal vez más, imposibles de identificar y distinguir de los portugueses en la documentación. En general, la expedición adoleció de falta de barcos y los castellanos no tuvieron un papel muy relevante en ella (48).

Todavía en los años 50 seguían los gallegos contribuyendo al aprovisionamiento de Ceuta; entre ellos, el navío de Gonçalo do Pereiro, «morador na Galiza», patroneado por él mismo, llevando trigo del Mondego en 1451-52 (49); la barca *Trindade* de Johan Bogeiro, de más de 50 tons., que, fletada en 1453-54, llevó en un viaje 32 moyos y 29 almudes de vino y 33 cascos de toneles vacíos (50), y posiblemente otros más no identificados.

Pero estas aventuras en el teatro de las operaciones guerreras no eran más que una faceta de su actividad transportista y mercantil, que se había reanudado con las paces de 1402. Todavía en 1471, Alfonso V envió a uno de sus pilotos a Galicia y Vizcaya a fletar navíos mercantes para una expedición a Arzila (51).

Las relaciones castellano-portuguesas, de 1402 a 1475, iban a ser de treguas continuamente ratificadas y renovadas. A 31 de Octubre de 1411 recibieron su primera ratificación en el tratado de Ayllón, entre Juan I de Portugal y Juan II de Castilla. Las cláusulas 10 y 11 regulaban los intercambios comerciales: los habitantes de los reinos de Portugal y el Algarve podrían comerciar en los reinos de Castilla y León pagando los mismos derechos que los castellanos, y sujetos, como ellos, a las leyes de saca de cosas vedadas (52). El tratado fue ratificado y aprobado en Avila a 30/4/1423. Pero los portugueses lo entendieron de una manera tan unilateral que provocaron una queja de

(44) *Descobrimentos*, I-sup., p. 478.

(45) *Ibid.*, I, 498.

(46) En unas instrucciones especiales del rey para la expedición se dispone, aparte de que tengan muy vigiladas a estas naves para que no se escapen una vez hecha la descarga, que quede a bordo de cada una un escudero de confianza para evitar peleas, «por quanto a mayor parte das naos sõ de ingreses e bizcaynhos, os quaes se desaman e se nõ quiserõ asegurar, por caso d'Aluaro Fiel, mestre da nao de Fernão Perez d'Andrade...» (ATT, *N.º 1928 dos Ms. da livraria*, f. 150 v., en *Descobrimentos*, I, p. 498).

(47) *Descobrimentos*, I-sup., p. 564.

(48) Carta del rey a D. Gomes, abad de Santa María de Florencia, en 1438; «Da jemte... ficou bem a quarta parte [sin ir]... E esto por mingoa dos nauyos, que non ueerom d'Hingraterra e de Frandes, honde os mandamos buscar, por aazo da guerra en que o dicto rey he com o duque de Bregonha. E esso meesmo nos falleçeerom muytos nauyos de Castella, que mandamos requerer, por algũũs outros enpachos que sse seguirom» (*Monumenta Henricina* VI, 229-230).

(49) *Descobrimentos*, I-sup., 570.

(50) El fletamento se hizo a uso de Castilla: 50½ toneladas de carga a 257 reales/ton. y 7 mrs. de calzas, por un total de 13.330 reales, y el calafateado de la barca por cuenta del fletador, la Corona (*Ibid.*, 349 ss.).

(51) ATT. *Chanc. D. Afonso V.*, l. 16, f. 15, en *Descobrimentos*, III, p. 88.

(52) ATT. *Santarem*. Gaveta 18, m.º 11, n.º 4, en *Descobrimentos*, I-sup., n.º 641, p. 457.

los procuradores en las Cortes de Palenzuela de 1425, en las que se rogó a Juan II que llamase al orden al respecto al monarca portugués (53). Fue quizás esto lo que inspiró los capítulos adicionales que se añadieron al tratado a 30/4/1427:

* Que no se registren los navíos de un reino por los de otro, aunque lleven mercancías de enemigos, salvo cuando lleven enemigos en persona, o cuando lo hagan estando en puerto enemigo.

* Los navíos de uno u otro país que se armen en corso deberán dar fianza (50 coronas de oro por persona) a las justicias de que no atacarán a los otros.

* Se prohíbe la actividad corsaria y los ataques a terceros por los navíos de una nación en las costas de la otra. No deberán acercarse a menos de una legua de tierra para hacer sus presas.

* Si algún navío enemigo de uno de los reinos hace presas a naturales de este reino, no será acogido en los puertos del otro, no se le darán vituallas ni se le permitirá vender o subsanar la presa. Esta última prohibición no se aplica a los que, yendo de camino a sus tierras, hacen alguna presa en aguas neutrales y la llevan allí a vender (54).

El tratado fue ratificado a 4 de Diciembre del mismo año, y también en las paces de Medina del Campo de 30 de Octubre de 1431 (55). En 1432 se firmó la paz de Almeirim, en cuyas cláusulas 2 a 5 y 9 a 12 se estipulaban las relaciones entre ambos reinos sobre libertad de circulación de mercancías y sus restricciones, represalias, tráfico marítimo, etc. (56). Pero, pese a estos tratados, los portugueses siguieron con las mismas prácticas fiscales (57) y los actos hostiles entre ellos y los castellanos fueron tan frecuentes en este período como en los anteriores. Si en 1428 los vizcaínos interceptaban a la altura de La Rochelle las flotas portuguesas de Flandes (58), en los años 30-40 son los gallegos los que se muestran agresivos (59), y atacan no sólo a los mercantes, sino

(53) Cap. 41: «Alo que me pedistes por merçed que por quanto muchas vezes acaesçia quelos mis subditos e naturales delos mis regnos yvan al regno de Portogal con algunas mercadorias, e que en el primero logar del dicho regno de Portogal les fazian pagar de diezma e de sisa, de çinco cosas una [=el 20%, la «dizima» duplicada que veremos se impone en concreto a los importadores de pescado] e asi mesmo les fazian otros desaguisados muchos; e que quando los subditos e naturales del regno de Portogal venian a los mis regnos con algunas mercadorias, se venian a las ferias de Medina e non pagavan alcavala nin otro derecho alguno en todos mis regnos, salvo tan solamente un portadgo a la entrada e otro ala sallida; por ende que me suplicauades queme ploguiese de mandar proveer sobre ello, por tal manera quelos mis subditos e naturales non fuesen asi fatigados e los dichos portogueses aliviados.— A lo qual vos respondo que yo entiendo escrevir sobre ello al Rey de Portogal para quelo desate, e si lo non fiziere, que yo mandare proveer sobre ello segunt cunpla a mi servicio» (*Cortes* III, 77).

(54) AGM Lisboa, *Misticos de Reis*, l. 1 n.º 9, en *Descobrimentos*, I-sup., n.º 84, pp. 111-113.

(55) *Libro de demarcações dentre estes reinos e os de Castela, e contratos de pazes*, f. 155 ss., en *Descobrimentos*, I-sup., p. 119 ss.

(56) V. texto del tratado en TORRE-SUAREZ, *Documentos... relaciones con Portugal*, I, p. 259 ss.

(57) Cf. el Cuaderno de los Diezmos de la Mar de Portillo, 1452, cap. (14) (AGS. Div. Casteilla, lib. 4/53).

(58) Biblioteca Medicea Laurenziana di Firenze, Fondo Ashburnham, cod. 1792, t. 1, f. 231, en *Monumenta Henricina* III, n.º 104, p. 215.

(59) «já aos 17 de Dezembro de 1431 os do governo da cidade [Porto] eram obrigados, por um acordo, a deliberar sobre os meios de socorrer umas naus do Porto que vinham da Flandres e da Inglaterra e tinham sido bloqueadas na Galiza por Gonçalo Correia» (ACM Porto, *Libro de Vereações de 1431*, f. 14, cit. CRUZ, Antonio, *O Porto nas navegações e na expansão*, Porto, 1972, p. 99). En 1443 los gallegos capturan la nao *Caminheira*, propiedad del rey, que volvía de Flandes para Lisboa cargada de armas, cobre y otras cosas (*Descobrimentos*, I, p. 433).

a los pescadores que faenan en sus aguas (60). Están reforzados por corsarios franceses y bretones que en los años 1437-39, refugiados en las Rías Bajas, hacen salidas contra Portugal y atacan a pescadores y navíos de alto bordo (61). Estas extrañas relaciones de amor-odio entre las dos orillas del Miño llegan al colmo de la paradoja en esos mismos años, cuando los pescadores portugueses, impulsados por la presión fiscal de la «dízima nova» y «por induzimentos e tregeitos que lhes fazem os de Guarda e Baiona, onde se não pagam tais dízimas e imposições», empiezan a emigrar a las villas del Sur de Galicia. Y lo hacen con su flota: concretamente los de Caminha, en 1439, se llevarán para La Guardia y Bayona todas las barcas de pescar el congrio y más de media docena de pinazas merluceras. Exodo catastrófico, que deja en cuadro (sin barcas y con una o dos pinazas, según dicen) la flota de pesca caminheira: el rey tendrá que levantarles la «dízima» por tres años para evitar que la situación pase a mayores (62).

Pero la mayor parte de las acciones hostiles entre los portugueses y los gallegos y vizcaínos se debían seguramente a ajustes de cuentas entre particulares; prueba de ello es el rechazo que encuentran entre el estamento mercantil de ambos reinos, que ven estúpidamente entorpecido su comercio, y que multiplican las cartas de seguro. En 1437, el concejo de Pontevedra concede una a los portugueses, alejados de allí por las presas de Gonçalo Correia (63). Alfonso V, por su parte y seguramente haciéndose eco de peticiones del concejo de Lisboa, expide una para esta ciudad, a 17/6/1441: la garantía comienza, para los que vienen de la dirección de Galicia, en la desembocadura del Lima («a foz de Viana») y, desde Sevilla, en el cabo San Vicente (64).

En 1444, los mercaderes de Castilla y Galicia —recogiendo lo que habían sembrado— no se atreven a ir a Valença con sus mercancías acostumbradas, temiendo las prendas y represalias que suelen ejercer en ellos en cuanto asoman por allí. La villa pide al rey autorización para dar carta de seguro a sus navíos, barcas y acémilas. El rey la otorga, sólo para Valença y para un año, dejando fuera de ella a delincuentes y a los causantes directos de los daños (65). A 12/1/1445 se da una seguridad similar a los vizcaínos y gallegos que van a comerciar a Aveiro, «por boo amor e firmes pazes que auemos com El Rei de Castella», pero excluyendo de ella a los vecinos de La Coruña, «que malles e roubos fezerom nos nossos subdictos e naturaaes» (66). En Mayo de 1446 otra, por dos años, a los gallegos y otros extranjeros, para ir a Selir. Siguen excluidos expresamente los coruñeses «em razão dos maleficios e roubos que tinham feito aos portugueses», y aquellos gallegos concretos que hubieran cometido robos u homicidios o que tuviesen deudas pendientes; los demás no podrian sufrir represalias por ellos (67). Nueva carta a 5/3/1450 a todos los mercaderes y mareantes de Galicia que vayan a comerciar a Aveiro, excluyendo solamente a algunas naves y personas —no se citan—

(60) ACM Viana do Castelo, *Pergaminhos*, Carp. 2/12).
(61) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, l. 2, ff. 11 v.-12, en *Descobrimentos*, I, 403.
(62) *Ibid.*, f. 13; *Ibid.*, 513.
(63) AHPPO. *Livro do Concello de Pontevedra*, actas de 16/4 y 47/7/1437.
(64) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, l. 2, f. 74, en *Descobrimentos*, I-sup., 518-19.
(65) *Ibid.*, l. 24, f. 56 v., *Op.cit.*, 525.
(66) *Ibid.*, l. 25, f. 58, *Op. cit.*, p. 625.
(67) *Ibid.*, l. 5, f. 51 v., *Op.cit.*, 625.

que asaltaron a súbditos portugueses «porque taaes naaos e pessoas nom auemos por seguras» (68).

Seguros o no, seguían pagando justos por pecadores, y complicando además a terceros: los súbditos de la Corona de Aragón, propietarios de cargamentos de pescado transportados en buques gallegos. Hacia 1442-43, Fernão de Seixas, almojarife de Faro, con un ballener de armada, capturó uno en el cabo de San Vicente, la mayor parte de cuyo cargamento de sardina era de un mercader valenciano (69); en 1446 sufrió la misma suerte otro con cargamento de Antoni Valentí, de Colliure, que recibió del rey de Portugal una carta de marca por 7.000 florines de oro de Aragón (70). Es probable que los gallegos no dejasen de pagarles en la misma moneda: los portugueses compartían con ellos los mercados de Aragón y no les faltarían ocasiones de resarcirse.

* * *

Exportadores de los mismos productos, portugueses y gallegos se encontraban en el Mediterráneo en competencia directa, desde finales del siglo XIV y a lo largo de todo el XV (71). De los portugueses, los que más frecuentaban los puertos levantinos con sus pescados y sus cueros eran precisamente los de las villas del Norte: Caminha, Viana, Ponte de Lima, Vila do Conde, cuyas estrechas relaciones con los gallegos de las Rías Bajas ya hemos visto. Aparecen muy numerosos en Valencia y en Barcelona desde que empieza a haber una documentación regular del puerto, es decir, desde aproximadamente 1380, llevando el mismo tipo de mercancías —pescado, cuero, pieles— de las que suministran una importante proporción de las importaciones en este sector. Prueba de la presión que ejercen unos y otros sobre el mercado es lo que sucede en los años 1405-1406 cuando, por las diferencias entre Castilla y Aragón por el pago de la *quema*, las mercancías castellanas dejaron de acudir al puerto de Valencia. Esos dos años registran, al lado de la ausencia gallega, una redoblada afluencia portuguesa, que compensó las necesidades de abastecimiento de la ciudad (72).

Pese a este apretada competencia, las relaciones entre gallegos y portugueses parecen, en conjunto, excelentes. Dejando atrás la guerra, en la que Galicia había mostrado su lusofilia, los vemos, a partir de 1390, llegar a Valencia y a Barcelona formando

(68) ATT. *Extras*, f. 88 v., 1.ª col., *Op. cit.*, 537.

(69) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, l. 24, f. 51 v. en *Descobrimentos*, I-sup., p. 439. F. de Seixas había puesto un patrón delegado y lo había mandado furtivamente a la mar, para no pagar la fianza de 5 coronas de oro que, según las cláusulas del tratado de 1427, debían depositar en el concejo donde se armase el buque, «que quall quer dapno que elles fezerem se pague por seus beens e do Concelho honde tall armaçom for fecta».

(70) AHPB. Bernat Bastat, *Tercium manuale comm. 1446-7*, ff. 13-13 v.

(71) Todavía a finales del siglo XV, los países de la Corona de Aragón se abastecen indiferentemente de Galicia o Portugal; no parece haber, pese a la unión con Castilla, una preferencia especial hacia los gallegos. A 1/12/1484 se asegura en Barcelona un cargamento que puede embarcarse indistintamente en Galicia o Portugal, para llevar a Valencia, Barcelona o Mallorca (AHPB. N. G. Gili, *Sec. Lib. secur.* f. 116 v.); a 13/10/1496 otro seguro, hecho por un mercader barcelonés y por el noyés Johan Fernandez de Betanzos, de una partida de pescado salado y cueros, a cargar indistintamente en Galicia o Portugal para Barcelona (AHPB. P. Triter, *Lib. secur n.º 6*, ff. 110 v.-111).

(72) Cf., para esos años, los registros de Cosas Vedadas del ARV, MR-22 y 23 y B-45, *passim*.

convoyes de naves de uno y otro lado del Miño; las partidas las hacen igualmente juntos, aunque, por ser un comercio de ritmo marcadamente estacional y sujeto para unos y otros al mismo calendario, no hay que dar excesiva importancia a este hecho. Pero no es infrecuente que mercaderes gallegos de puertos con poca capacidad de transporte utilicen los servicios de patrones portugueses. Generalmente éstos, a diferencia de los gallegos, no suelen dedicarse, al menos con la misma asiduidad, al transporte veraniego al servicio de aragoneses o italianos; una vez descargada y cobrada la mercancía se vuelven. Muchos gallegos lo hacen también y se van con ellos, protegiéndose mutuamente y compartiendo el espacio de carga de sus buques. Parte de las mercancías importadas a Galicia desde Valencia y Barcelona van en naves portuguesas, y viceversa (73).

Aunque la entrada en el Mediterráneo de los portugueses exportadores de pescado coincide cronológicamente con la de los gallegos, el cuadro que sigue solamente recoge datos desde 1393, que es cuando las fuentes pierden su laconismo y permiten conocer la naturaleza de estos intercambios.

* * *

(73) Aunque ello no impide las inevitables agresiones, sobre todo por parte de los lisboetas. En Agosto de 1441, la barca de Johan de Bayona, de Pontevedra, que iba de Barcelona a Lisboa con un cargamento de armas consignadas a mercaderes catalanes de Lisboa, para el servicio del rey, es apresada en aguas portuguesas por el ballener de Vasco de Gouveia. Los principales responsables del ataque — patrón, alguacil, escribano — son encarcelados en un primer momento y luego puestos en libertad, e intentan matar a Valtallada, el consignatario catalan que los denunció (AHCB. *Lletres Closes*, VI-8, f. 42). En 1443 apresan de nuevo otro barco gallego con pescado para Barcelona (*Ibid.*, VI-9, ff. 137 v.-138 v.).

Fecha	Transacción	Referencia
1394	A 10 de Marzo, Alfonso Eanes, mercader de Tuy, fleta la nave de Vicente Domingues, de Porto, para llevar mercancías de Pontevedra a Barcelona. Discusión sobre los fletes, que se soluciona por arbitraje.	AHPB. B. Nadal, Man. 20/11/93. 3.6/94, f. 53
1401	Alfonso de Esteiro, patrón de Noya, lleva 1 caja, a Portugal.	ARV. MR020, 47
1402	Johan de Mera, de Pontevedra, 1 arquibanco plegable, a Portugal.	MR-21, 44.
1403	Johan Galego, de Noya? - 8 cofrecillos, a Portugal.	MR-22, 120
1405 1406	En estos años de conflicto entre Castilla y Aragón por la «quema», los gallegos no aparecen por el puerto; solo algún vasco o andaluz camino de otra parte. Es la gran ocasión de los portugueses, que acuden en masa, prueba de la competencia que les hacen los gallegos cuando van.	MR 23 y 24; B-245
1407	Pedro de Morlaix, de Portugal (bretón avecindado?). Lleva 25 Q. de pega a Galicia.	MR 25, 44 v.
1407	Martin de La Coruña (tal vez en la nao de J. Pasqual), lleva 1 caja a Viana.	MR 25, 52 v.
1410	7/2. En la barca de Alfonso Martinez de Caminha, Pero Fiuza, de Galicia (de Portugal en B-255, 148) lleva quincalleria a Galicia.	B-247, 73 v.
1410	15/2. Garcia Pérez de Galicia (en una nao de Noya), saca cáñamo bajo caución Se obliga por él Domingo Yáñez, portugués de Valencia que trabaja en el mercado.	B-247, 109-109 v. * v. 1414
1410	15/3. En la barca de Pero Vidal de Pontevedra, Johan de «Guimera» (Guimerá? Guimarães?) saca 4 cofres para Lisboa	B-247, 170 v.
1411	Barca de Johan André. Saca 2 calderos de cobre etc., a Portugal. Este Johan André, o Andrel, que en 1411 aparece como oriundo de Caminha, vacila entre Caminha y Bayona los años sucesivos; en 1416 (B-256, hoja suelta entre 154 y 155) aparece documentado de forma fehaciente como vecino de Bayona de Miñor. Parece ser uno de tantos patrones portugueses que, casados con gallegas, o huyendo de la presión fiscal de su país, se pasaron con armas y bagajes a los puertos gallegos del Bajo Miño.	B-248, 27 v.-29
1411	Nao de Rodrigo Yáñez Calseiro de Muros: Mossé y Abraham Abagadel, judíos portugueses, pasaje a Portugal.	B-248, 85-85 v.
1411	Nao de Lourenco Afonso, de Lagos-Ruy Garcia saca cofres para Galicia.	B-248, 415
1412	Nao de Johan Yáñez de Viana - Alvaro Alfonso de Bayona saca 1 rueda de campanillas para Galicia.	B-248-b, 145
1413	Vasco Fernández de Noya paga 2 a. de estopa para la nao de Afonso Giraldes de Lisboa. Esto es señal de que o bien lleva algo fletado en ella, aunque tiene su propio barco (cf. Ibid. 282 v.), o se trata de una ayuda entre colegas.	B-249, 280 v.

Fecha	Transacción	Referencia
1413	Nao de Vasco Goncales de Lisboa-Johan de Santiago envía mercancías a Portugal.	B-248, 418
1414	Johan de Toranda de Galicia (o de Llanes?) lleva cobre obrado y cáñamo a Portugal.	B-251, 9
1414	En la barca de «Estaci» Yáñez de Caminha: —Johan de Santiago, plomo a Galicia (10, 10 v.) —Goncalvo Alfonso de Galicia-1 cofre,1 cofrecillo, a Galicia. —Loys Méndez de Galicia-1 cofre a Galicia (12 v.) —Afonso Yáñez de Galicia-aceite, a Portugal (22) —Bernal Fariña de Galicia-1 espada, 1 cofre a Galicia (25 v. - 26). —Johan Candela de Galicia - plomo, a Galicia (28)	B-251
1414	Nao de Martim de Viana-«Ansali» de Alemania, lleva cuchillos a Galicia.	B-251, 26
1414	Barca de Johan André de Bayona/Caminha: —Arroz, higos, pasas, de varios valencianos a Portugal —Arroz, higos, de Pero Fernández de Bayona.	B-251, 28, 30 v., 32, 38 v., 50, 50 v. 52 v.
1414	Nao de Pero Vidal de Pontevedra.—Domingo Yáñez, portugués de Valenca, cobre a Portugal; Goncalvo Alfonso de Porto, armas a Portugal.	B-251, 358
1416	La barca «Santiago» de Johan André de Bayona va a Bayona con una escala previa en Viana. Lleva mercancías de portugueses a Portugal; de gente de Bayona a Portugal, de Gallegos a Galicia, y de portugueses a Portugal; de gente de Bayona a Portugal, de Gallegos a Galicia, y de portugueses a Galicia. Igual sucede con las barcas de André Domingues y Nuno Rodrigues, de Noya, y Johan de Viana, Diogo Gonçalves, Estevão Domingues, portugueses. En todos estos buques, que van a Galicia y Portugal, aparecen mercancías de gallegos y portugueses con los mismos destinos. Aunque hay una escala en Lisboa, la mayor parte de estos intercambios se hacen entre gente de Viana do Castelo, Caminha y Bayona do Miñor.	B-255, 129 v. a 200
1417	Barca de João Bretão de Viana-Rodrigo de Santiago lleva cáñamo y pega a Portugal.	B-256, 33-34 v.
1417	Nao de Gil Rodrigues, de Muros o Noya-Gil Goncalves de Portugal, armas y ropa y João de Lamego (Ibid. 196).	B-256, 182
1426	Nao de Loys Domingues de Portugal-Rodrigo de Santiago lleva unos cofres a Portugal.	B-262, 244 v.
1428	Nao de Martín García, de La Coruña (fines marzo-primeros de abril) lleva mercancías de Fernão de Sintra, Alvaro Goncalves de Portugal, Afonso Domingues y otros. El mismo M. García lleva para vender en Lisboa 53 gruesas de espejos y 4 cajas. Lleva pasajeros a Lisboa (140 v., 141, 141 v.), y sigue a La Coruña (138, 144 v.).	B-264, 126, 136, 136 v. (139).

Fecha	Transacción	Referencia
1431	En la nave de Fernando de Suevos, de La Coruña: —Alfonso de Marina-arroz a Portugal —Vasco Fernándes, de Portugal-merc. diversas a Portugal	B-267, 235, 236, 254 v.
1432	Nao de Martin Garcia de La Coruña-Goncalo Dies, saca espadas a Portugal.	B-269, 41
1432	Nao de Johan Figueroa de Viana-Fernan de Ben de Noya, saca 5 corazas de almacèn arsenal y 8 millares de agujas de coser, a Portugal.	B-269, 71 v., 72 v.
1434	Nao de Alvaro Fiel, de La Coruña-Johan Noguerol de Valencia, lleva mercancias a Portugal.	B-272, 61
1441	La barca de Johan de Viana llega a Barcelona con pescado, procedente de Bayona.	ACA. Ancoratges, 29. I. 1441
1442	Entre el 12 y 23 de Febrero llegan a Barcelona juntos varios barcos gallegos y portugueses, entre ellos el ya citado Johan de Viana que, una vez más, transporta pescado desde Bayona.	ACA. Anc. s/fecha
1442	Dos marineros, Vasco Gallego y Fernando Portugués, que van a embarcar juntos en Barcelona en la galera de Johan Riba, hacen treguas y compromiso de no pelearse mientras dure el viaje, hasta el 8.9.42.	AHPB. A. Vilanova, Man. 1442, 21/7/42
1443-6	Una vez más aparece en Barcelona Johan de Viana, procedente de Bayona.	ACA Abc. 10/2/1446
1460/69	Un mercader de Barcelona lleva una comanda a Galicia, en un barco portugués.	AHPB. A. Vilanova, Man. Comendarum 1439/1469, f. 81
1500	Vasco Afonso, de Viana, y Alvaro Peres, portugueses, llegan a Barcelona con pescado, procedentes de Pontevedra.	ACA. Anc. 18 y 21/1/1500
1501	A 5 de Mayo, seguro de Johan de Santiago, de Noya, para llevar mercancías desde Vinaroz/Peñíscola de Noya/Muros en el navío de Martim Pimentel, de Aveiro.	AHPB. P. Triter, Lib. sec. 13º, f. 14-14 v.
1501	Bartolomé Goncales, en una carabela latina de Vila do Conde, lleva pescado a Barcelona procedente de Vigo.	ACA. Anc. 1/2/1501
1503	Mayo 8. Seguro de Johan de Barcelona, sobre mercancías a llevar a Sesimbra o Lisboa en la nao de Pero Gallego, de Noya, con posible transbordo o descarga en Cádiz.	AHPB. P. Triter, Lib. sec. 15º, f. 58 v. ss.
1507	Johan Mariño, gallego, transporta mercancías de Portugal a Barcelona.	ACA. Anc. 2/12/1507
1508	Goterre Falcón, de Pontevedra, transporta mercancía de Portugal a Barcelona.	Ibid., 7/2/1508

Mientras tanto, y paralelamente a la emigración de portugueses al sur de Galicia, continuaba la repoblación de la costa portuguesa con pescadores gallegos. Estaban establecidos en casi todos los puertos pesqueros del litoral Norte: Leça, Matosinhos, Vagos, Ílhavo, Vila de Milho, Riba de Douro e incluso tan al Sur como Aveiro, dedicados a la pesca marítima y fluvial, y haciendo también oficio de barqueros de pasaje y pequeño transporte («barcas de carreto e de passar»). En 1405 el rey ordenó que se les incluyese en las «vintenas» para la leva del servicio en las galeras reales, aunque no estuvieran arraigados en las respectivas localidades (74), aunque años más tarde, en 1420, se eximirá de la «vintena» a pescadores, barqueros y mareantes en general, en vista del perjuicio que su falta causaba al país (75). Inversamente, los pescadores portugueses seguían yendo a Galicia y, como se puede ver en un documento de 1420 (76), llevando sus capturas hasta la propia Lisboa.

En cuanto a los intercambios comerciales, continuaban regularmente y, al parecer, sin introducción de nuevos artículos ni grandes cambios desde la etapa anterior, si bien posiblemente el movimiento era más intenso y activo. Un comercio que giraba en torno a la importación de sal y de algunos vinos por parte de los gallegos, compensado por sus exportaciones de pescado y madera. La presencia de gallegos y vizcaínos es tan habitual en los puertos portugueses que figuran en lugar preferente cada vez que se hace una enumeración de los extranjeros que los frecuentan (77).

La comunidad de recursos en la zona rayana se pone una vez más en evidencia con el envío conjunto de mercancías sobre los grandes circuitos internacionales. La poca vitalidad de los puertos del extremo Sur de Galicia no daba para unos fletes muy abundantes. Ya en 1377 se documentaba como vimos más atrás, la entrada en Lisboa de buques habiendo tomado carga, como algo normal, en la orilla portuguesa del Miño y «da parte de Tuuy» simultáneamente (78), y esto se seguía haciendo a lo largo del siglo XV. Cada año, un buque portugués armado en las villas ribereñas del Miño y Lima hacía un viaje circular a Flandes y a la Corona de Aragón, cargando seguramente vino a un sitio, pescado al otro y cueros a los dos. El navío, fondeado en Valença o Caminha, esperaba a recoger los cargamentos de Viana, Vila Nova da Cerveira, Valença y Caminha. Completada la cargazón y pagado el correspondiente almojarifazgo en la orilla portuguesa, hacía vela hacia el centro del río, en el límite de las aguas jurisdiccionales, y recogía la carga que le llevaban a bordo desde la orilla de Galicia, emprendiendo a continuación el viaje. A partir de 1454, el contador mayor del rey, Gonçalo Afonso, «mandou que nenhum nauio deste Reino não fretasse no dito Rio, nem em Gualiza algũũa mercadoria leuase nelle nem trouxesse». Las repetidas protestas de las

(74) «Item vos mandamos que ponhades nas vintenas todollos gualleguos e estrrangeiros posto que nom sejam naturaaes do lugar e andarem ao mar e ao rio a pescar, e em barcas de carreto e de passar...» (*Ordeações do Sr. Rei D. Afonso V*, Coimbra, 1792, en *Descobrimentos*, I-sup. n.º 59).

(75) ATT.*Chanc. D. João I*, l.5, f. 110, en *Descobrimentos* I-sup. n.º 68, p. 96.

(76) *Ibid.*, f. 112, en *Descobrimentos*, I-sup., p. 324.

(77) En 1455 están presentes, con vizcaínos, ingleses, etc., en la catedral de Lisboa la lectura pública de la bula *Romanus Pontifex* (5/10/1455) (*Descobrimentos* I, 540-41). Por esos años se concede el privilegio de andar armados en Lisboa a marinos y mercaderes de «Galiza, Asturias, Biscaia e Castela-a-Velha». Un escudero del rey, João Fernandes «Galego», es el encargado de comunicar a las justicias los nombres de cada uno de los privilegiados (*Descobrimentos* I-sup., 582).

(78) ATT. *Forais antigos*, M.º 2, n.º 3, en *Descobrimentos* I-sup., p. 53.

villas perjudicadas por esta medida, de las que hay testimonios durante varios años sucesivos, nos habla de lo regular de la costumbre, que seguia a pesar de los impedimentos (79).

El celo del contador portugués se dirigía también hacia otro aspecto del tráfico extraoficial entre Galicia y Portugal: la redistribución que los portugueses hacian en Galicia del excedente de paños y otras mercancías que cogían en Irlanda, en el tornaviaje de sus acarreos de sal, y por los que les hacían pagar sisa como si se vendiesen dentro del país, aunque una orden real les exime de ella en esos casos (80).

En esos intercambios fronterizos, entre marítimos y terrestres, que tenían lugar en la región miñota, la balanza comercial oscilaba al compás de las peculiares relaciones fiscales entre portugueses y castellanos. Por una parte, los mercaderes de algunas villas portuguesas, como Viana, estaban exentos de pagar los diezmos de la mar (81) en su propio país por las mercancías que importasen del extranjero, salvo Francia y tierra de moros (82). Su comercio con Castilla estaba favorecido no por privilegios explícitos sino por una gran tolerancia: en Galicia, donde solian escurrir el bulto sistemáticamente a la hora de pagar los diezmos de la mar, los recaudadores de este impuesto tenían orden de no apretarles demasiado en este sentido (83); en Portugal, los reyes autorizaban repetidamente a las villas fronterizas a sacar oro y plata en dirección a Castilla y Galicia, prueba de que las exportaciones portuguesas en esa dirección no eran suficientes para compensar los intercambios (84). El comercio con Galicia estaba, en general,

(79) Después de 1454, hay una protesta de todas las villas en las Cortes de 1456 y una particular del concejo de Viana en 1459 (*Descobrimentos* I-sup., p. 574; ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 41 v.-42).

(80) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, l. 13, f. 114, en *Descobrimentos* I-sup., pp. 256-257.

(81) Este impuesto («dizima») existe también en Portugal, cuyo sistema fiscal es muy similar al de Castilla.

(82) ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 11 v. - 12. A 30/3/1450 Alfonso V confirma a Viana este privilegio. En 1373 se recuerda uno dado por D. Diniz en 1325 «e que acharom que os vezinhos de Vianna que trouxerão a Lisboa seus aueres carreguados de Ponte e de Gualiza e de Castella e do Algarue em tempo del Rey dom Dynis... e que não paguarom ende dizima nem portages nem outras custumagens... des trinta annos a nós» (ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 22-22 v.). A él se acoge en 1497 un João da Noia o da Noya, vecino y morador de Viana, mercader, que mete bajo fianza 94 quintales de hierro de Bilbao (*Ibid.*, ff. 25-26 v.).

(83) Cuaderno de Portillo, 1452: «Otrosy con condiçion que todas las mercadurias que pasaren de los mis Reynos al Reyno de Portogal o del Reyno de Portogal a los mis Reynos, asy por mar commo por rio de agua dulçe o por tierra, espeçialmente los que pasaren por rio de Minno que pasa por Tuy e por Saluatierra e por todos los otros logares e sennorios mios, que pague diezmo a los dichos arrendadores... segund que lo pagan los de los mis Reynos en Portogal, e que por la dicha razon, aunque se a fallado que los de Portogal non saben pagar diezmo e que paguen de lo que an de pagar mas o menos, que por esta razon nin por otra alguna que los dichos mis arrendadores que ayan e lleuen la dicha renta a toda su aventura, poco o mucho, lo que Dios en ella diere» (AGS. Div. Castilla, 4-53).

(84) En 1452 y 1462 se repite la autorización real a los moradores de Viana, «como a elles era muito necessario comprarem e tratarem em os Reinos de Castella e Gualiza & auerem de lá mercadorias e outras cousas pera seus uzos & seruentia, e que pera isso lhes era muito necesario leuarem de nossos Reinos ouro e prata amoedado, e algũas outras moedas, o que não ousão fazer por bem de nossa defeza sobre ello posta, de que a elles vinha grande perda, por que por este caso deixão de tratarem em grande parte» (ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 17-17 v. y 127 v.-128). Cf. MARQUES, *Relações*..., p. 38: «Embora não se disponha de datos quantitativos, o contacto com a documentação deixa-nos convicção de que o volume das importações superava o das exportações».

muy desgravado fiscalmente, por vías directas o indirectas. Vimos más arriba los estatutos de doble vecindad, que permitían a los ribereños del Miño aligerarse de muchas cargas. La importancia del suministro de pescado como artículo de primera necesidad se puede medir por las exenciones concedidas a los extranjeros importadores (gallegos, desde luego, y seguramente también andaluces): se les libera del tributo del quinto del pescado llevado por mar desde fuera del reino, exención que a 28/1/1436 se hace extensiva a los naturales, a petición del concejo de Lisboa (85). En este puerto, los navíos de Pontevedra están exentos del pago del *ancoragem*, sin duda como consecuencia de sus asiduas compras de vino en la zona del estuario, de las que nos ocuparemos más adelante (86). Sin embargo, sigue pesando sobre el pescado la «dízima nova», un diezmo sobre el pescado seco o salado cogido en aguas extranjeras y llevado a Lisboa por naturales y extranjeros, que se les hacía pagar por duplicado en el lugar de la pesca o desembarco, quedando exentos de pagar los impuestos sucesivos en el lugar de venta, si era otro distinto. El impuesto provocó resistencias: a 10/1/1439 los representantes de la capital en las Cortes de Lisboa pedían al rey que lo levantase, aparentemente sin resultado (87).

* * *

En 1473 estallaron entre gallegos y portugueses varios incidentes en el mar que preludiaban la guerra que se iba a declarar dos años después. Esta vez los agresores, a lo que parece, fueron los portugueses que en ese año —Año Santo— tomaron cuatro naves de peregrinos que se dirigían a Galicia (88). Por otra parte, un corsario portugués, Alvar Mendes Cerveira, tomó un cargamento de paños a unos vecinos de Ribadeo; aunque el rey de Portugal había dado la orden de indemnización, los ribadenses ejercieron represalias contra el navío de João de Pinedo, que había entrado de arribada camino de Inglaterra (89). La guerra que siguió parece haber tenido unos efectos muy marcados en la disminución del tráfico marítimo: la fachada atlántica de la Península estaba cruzada por naves de armada castellanas y portuguesas que estorbaban el tráfico. Los gallegos dejaron de ir a buscar la sal portuguesa hasta que se les dieron licencias y seguros, y posiblemente esta circunstancia fue uno de los factores de su escasa presencia en el Mediterráneo en los años 70: en 1476, el rey de Portugal había entrado con una armada hasta Marsella, perseguida por la flota castellana de Ladrón de Guevara, que en este momento tenía su base en Sevilla (90). El miedo al enemigo o a las requisas de buques por una parte y la carestía de un producto básico para su industria de exportación tuvieron que haberlos alejado bastante de allí. Algunos patrones se dedica-

(85) *Descobrimentos*, I-sup. p. 333.

(86) «Carta de como los visynos de Pontevedra non paguen ancoragen en Lisboa», inserta, a 15/11/1512, en el Tumbo de Mareantes, ff. 13 v. - 14 v.

(87) *Descobrimentos* I-sup., p. 495.

(88) Acta capitular de Santiago de 8/6/1473, cit. LOPEZ FERREIRO, *Galicia...*, p. 56.

(89) En 1490, el dueño del buque y las mercancías aún no había sido indemnizado (AGS-RGS-III-1490, 242).

(90) AM Sevilla, *Tumbo de los RR.CC.*, I, f. 67 v., en *Descobrimentos*, III, n.º 128, p. 169.

ron al corso, atacando a los mercantes portugueses (91). Los navíos de la armada de Portugal, interviniendo en los conflictos internos de Galicia, penetraban en la ría de Arosa: un tal capitán Guadalfaiara, acudiendo allí en auxilio del alcaide de Castromao, apresó una nave de La Puebla y fue posteriormente hecho prisionero por los vecinos de esta villa, aunque Fonseca lo hizo poner en libertad (92). Los castellanos, por su parte, debían de tener prácticamente bloqueado el paso de los portugueses hacia el Canal; prueba de ello son los privilegios que el rey de Portugal concede, a 4/3/1478, a los patrones y mercaderes de Flandes, Holanda y Zelanda que, actuando como intermediarios, lleguen con mercancías hasta los puertos portugueses (93). Puede que la guerra que los estimuló a ponerse al servicio de Portugal los haya llevado más tarde a desempeñar funciones similares en Galicia.

El tratado das Alcáçovas, firmado a 4/9/1479 y ratificado a 6/3/1480 por los Reyes Católicos (94), trajo la paz e inició otro período de buenas relaciones con el país vecino. No aportó, sin embargo —salvo el establecimiento de áreas de expansión africana—, novedades que afectasen al comercio marítimo con respecto a los tratados de 1411 y 1432, cuyas cláusulas recoge y confirma.

A fines del XV y principios del XVI, los vínculos personales entre gallegos y portugueses se habían estrechado especialmente dentro de los círculos mareantes. Son bien conocidas —y no voy a entrar en su estudio— las relaciones entre las comunidades pescadoras portuguesas y las gallegas, que, aunque tuvieran en la Edad Media los precedentes que vimos, se organizan con más fuerza en este momento, en una etapa que se prolongará hasta el siglo XX. Las villas marineras portuguesas, especialmente las de nuevo cuño, como Póvoa de Varzim, se nutrirán de la emigración de marineros y pescadores gallegos, y los portugueses seguirán acudiendo regularmente a pescar a Galicia (95). Pero el asentamiento permanente de portugueses en las villas gallegas, al menos en actividades relacionadas con el mar, no parece tan importante. Es cierto que la similitud de nombres no hace fácil su localización, pero los casos claros recogidos son relativamente poco representativos (96). La presencia portuguesa tenía que ser mucho más fuerte en Bayona y Tuy y en los otros puertos de la ría de Vigo, que están muy mal documentados para detectar este tipo de información.

---

(91) «Despois dos franceses e dos ingleses, também os galegos.. começaram de armar naves que se faziam ao mar na mira de presas rendosas. E um otro acordão do concelho [de Porto] que vem a informar-nos, uma vez mais, desse facto, revelando-nos que certos navios de Vila do Conde tinham sido tomados, en Julho de 1475, por outros da Galiza (ACM Porto, *Libro de Vereações de 1475*, f. 71, cit. CRUZ, *O Porto*, p. 101).

(92) AGS-RGS-X-1483, 293.

(93) ATT. *Chanc. D. João II*, cf. de 1483, en *Descobrimentos* III, 174.,

(94) Texto en *Descobrimentos* III, p. 181 ss.

(95) V., para el período entre los siglos XVI-XVIII, GRAÇA, Antonio dos Santos, *O Poveiro. Usos. Costumes. Tradições. Lendas*, Póvoa de Varzim 1932 (ed. facs. Póvoa de Varzim, 1982); FANGUEIRO, Oscar, *Aspectos do passado da Pesca em Matosinhos* «Boletim da Bib. Públ. Municipal de Matosinhos», 29 (1985), pp. 149-192, y *A emigração galega para a Póvoa de Varzim do século XVI ao XVIII*, «Actas do Coloquio 'Santos Graça' de Etnografía Marítima», Póvoa de Varzim, 1985, III pp. 205-29.

(96) En Pontevedra hay algunos grumetes y aprendices de mareante, como el muchacho de Fão que en 1516 se «aluga» con Juan de Padrón, o Manuel Cerveira, de Porto, que, superviviente de un ataque francés y abandonado en la costa gallega, «por no tornar a roin costumbre» y deseando aprender el oficio, se pone al servicio del mareante pontevedrès Juan de Celes en 1522 (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1516, f. 80 y 1522, ff. 40-41). En 1500 un Johan de Lagos, marinero,

Los artículos del comercio.

a/ *Las exportaciones de Portugal a Galicia.*

El abastecimiento de sal en las salinas portuguesas de la región del Minho debía de remontarse —por lo menos— a la colonización monástica y concejil de esta zona. Por el portazgo de Tuy pasaba, ya antes de 1170, un tráfico salinero de cierta importancia (97), que podría proceder de ellas. Además también se cogía sal en Aveiro, en los años anteriores al «boom» de fines del XIV. Ya entonces esa sal se exportaba, y acudían allí navíos extranjeros a cargar; pero los vecinos no estaban muy dispuestos, hacia mediados del siglo XIV, a bregar todo el año en las salinas por poco dinero, con lo que acordaron no despachar sal más que en los meses de Julio y Agosto. La consecuencia fue que los precios se elevaron enormemente y la clientela descendió, derivando seguramente hacia la costa francesa (98). A fines de siglo la situación no se pudo sostener y hubo un relanzamiento a gran escala de la exportación, unida esta vez a la abundante producción de las salinas de Setúbal. Parte del transporte se hacía en naves portuguesas (99), pero los gallegos, a partir de entonces, acudirán también con bastante asiduidad,a veces desafiando prohibiciones y estados de guerra.

La sal que se solía exportar era más fina y más barata en origen que la de la Bahía, aunque para los países más alejados se encarecía bastante con los portes, y se convertía en una sal de lujo. Sin embargo, esto no era mayor problema para los mercaderes de Galicia, que la tenían sobre una de sus rutas más concurridas. Tenía además la ventaja de ser uno de los productos portugueses que no sufrían restricciones de exportación (100), por su importancia vital como medio de intercambio de un país que necesitaba

---

es cofrade de San Miguel; tiene un hijo, Antón Yañez,que en 504 entra en la cofradía del Corpo Santo (MP. *Tumbo Mareantes*, ff. 3, 7). Hay también algún mercader como João de Lagos que, casado en Lagos y viviendo su primera mujer, se hace vecino de Pontevedra con el nombre falso de Juan Ribeiro, contrae un segundo matrimonio bígamo del que nace una hija y un buen día desaparece sin dejar rastro (AHPPO, Municipal IV-D. *Restos prot. 1504*, escr. de 16/4/1504, en que su segunda mujer denuncia su desaparición y lo hace reclamar).

(97) PORTELA, *La Región del Obispado de Tuy...*, 172-173.

(98) En las Cortes de Elvas de 1361 se elevó una protesta al rey con poco resultado: «Item ao que diziam no LIIII artigo, que ben sabiamos commo o fruito de sal he compridoiro he neçessario aos dos nossos senhorios porque per elle recudiam aa nossa terra muitos mantiimentos e a nos muita prol e muito de muitas partes fora dos nossos Regnos, quando hi auia auondamento dele, carregauam naues e outros nauios pera outras terras, de que nos tirauamos grandes dizimas; e que os d'Aaueiro,consiirando mas sa prol priuada que lhis valesse mais o sal pouco que fezesse que o auondamento que a nossa terra delle poderia auer, nem a prol que se a nos seguia das dizimas,poseron antre ssi postura que o nõ fezessem se nõ no Julho eno Agosto, e lhis foi confirmada per nosso padre, da qual se segue muito dampno aos da nosa terra, por que o milheiro, que soia de valer III e V libras, val ora XXXV libras, e nõ se faz ora a dizima do sal que se soia de fazer ante da dicta postura e que liuremente podesse cada hũũ fazer sal cada o que podesse fazer. A este artigo respondemos que nos saberemos a razõ que os moueu affazer tal postura,e olharemos o que foi mais nosso seruiço e prol da nossa terra» (*Cortes*, Spl. M.º 1, n. 15 en *Descobrimentos*, I-sup., p. 30).

(99) Fernão LOPES, *Crónica D. Fernando*, cit. PARDESSUS, *Collection des Lois Maritimes*, II, p. 304.

(100) «... na legislação portuguesa tanto dos anos de 1375, 1390, 1391, 1395 e 1399,como de 1438, 1439, 1445, 1466 e 1470, o sal avultou sempre entre os poucos produtos (com o vinho, as frutas e a cortiça) livres para o comercio dos estrangeiros e apenas onerado pelos direitos de compra e exportação» (RAU, Virgínia, *Rumos e vicissitudes do comércio do sal português nos séculos XIV a XVIII*, «Estudos da Historia», I, p. 175 ss.).

enormemente de los recursos exteriores. No solamente en los intervalos de paz, sino regularmente, y cubiertos por salvoconductos, los gallegos comenzaron a abastecerse al por mayor en Aveiro y Setúbal; este último puerto formaba parte de una ruta triangular Galicia-Lisboa-Setúbal (101). Pero Aveiro será en esos años el puerto salinero más concurrido, ya que, durante la precaria tregua de 1391, con fecha 12 de Diciembre se concede una carta de seguro a todos los navíos extranjeros que vayan a comerciar a puertos portugueses; para los que lleguen «de contra Galiza» protege solamente hasta Lisboa, quedando Setúbal fuera de la zona asegurada (102).

En el período de entreguerras (1402-75), los gallegos estuvieron entre los principales clientes de la sal portuguesa, que tomaban en Aveiro, Setúbal y otras zonas salineras tan al Sur como Tavira. El tráfico era tan importante para unos y otros que desafió las frecuentes restricciones de los reyes castellanos a su invasión, que desbordaba los marcos del ordenamiento de alfolíes y se hacía por toda clase de vías ilegales. Su infiltración en Asturias y Galicia era denunciada, inútilmente, por reyes y hacendistas. En un memorial dirigido a Juan II hacia 1429 se aconseja al rey dar orden a las autoridades y señores «de los vuestros reynos comarcanos donde son... las otras salinas e salyn de Abilles e alfolies de Gallizia que non consientan ni den favor a que entre la sal de las unas salinas en el partido de las otras, ni entre sal de Portugal a donde non ha de entrar... (103). En el cuaderno de alfolíes de 1452 se prohibe a las villas gallegas, con una advertencia especial a las de la frontera portuguesa, «que alguno ni algunos no bayan por sal al dicho Reyno de Portogal (104)». Del lado portugués, estaban tan seguros de la clientela que se permitían el lujo de ponerles todas las cortapisas y exacciones imaginables, y de subir los precios al extremo... salvo cuando apretaba el hambre y había que dar facilidades a los importadores de trigo, carne y pescado. En 1439, por ejemplo, durante una crisis alimentaria, se acordó liberar de la «imposição» sobre la sal sacada por Lisboa a todos los que llegasen con grano para la ciudad, aunque fuera en navíos extranjeros (105). En Tavira, zona exportadora de fruta y sal, ésta era un producto secundario que se vendía a los navíos que iban a cargar fruta. Pero la elaboración y venta de esta sal cobró tal incremento debido a la creciente demanda que el sector agrícola pasó a segundo plano y empezó a sufrir por ello. Además, bretones y gallegos que eran, según decían los habitantes, los principales visitantes de la costa del Algarve en la época de la cargazón, eran hostilizados por corsarios portugueses supuestamente armados contra los moros. En las Cortes de Lisboa de 1446 el concejo de Tavira elevó

(101) En 1382, después de firmada la tregua del 4 de Agosto, Martín da Mariña, un mercader de La Coruña, lleva mercancías a Lisboa en el «baixel» *Santo Antón* de Puentedeume, patrón Johan do Casal, siguiendo a Setúbal, donde el navío es tomado alegando represalias. El rey de Portugal le concede a 4/11 un seguro hasta el próximo día de Pascua (ATT, *Chanc. D. Fernando, l. 3, f. 11 v.*, en *Descobrimentos*, I-sup., 303).

(102) ACM Lisboa, *Lib. 1.º de D. João I*, f. 57, *Op. cit.*, I, p. 196.

(103) AGS. Div. Castilla, Lib. 4/35, en LADERO, *La Hacienda...*, 328 ss.

(104) AGS. *Ibid.*, lib. 6/14.

(105) 13/3/1439: «Dom Afonso.. he uisto o falimento e neçesidade que ora em esta çidade ha, seeerem relleuados quaaes quer pessoas que sal carregar quiserem, em quaes quer nauyos, obrigando se primeiro de trazerem a ella triigo, de pagarem emposiçom, e lha auermos por quite, posto que carreguem em naao estrangeira, no embargando hũũ artigoo que hi ha fecto per que quaaes quer que carregarem em naaos estrangeiras que paguem emposiçom como sse o uendessem...» (ACM Lisboa, *Livro 1.º do provimento do pão*, n. 23-24, en *Descobrimentos* I-sup., n.º 102, pp. 131-132).

estas quejas al rey, suplicándole que prohibiera la exportación de sal desde el 1 de Julio al 1 de Marzo, pudiéndose sacar solamente en el período Marzo-Junio. El rey concedió la petición, pero limitando la veda a los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre, época de cargazón de la fruta (106). Puede que esto, unido a los frecuentes actos hostiles que ya vimos, contribuyese a imprimir una nueva dinámica a los circuitos de la sal en dirección a Galicia: por una parte, una ruta de cabotaje, servida por los propios vecinos de Valença convertidos en armadores (107), que la acarreaban desde Aveiro y Setúbal convirtiendo Valença en un depósito a donde acudían los gallegos de todo el Bajo Miño, cambiándola por mercancías e introduciéndola en los circuitos de tierra. Cuando estas operaciones se encontraron también con dificultades por parte de algunos oficiales y señores territoriales, que veían decrecer sus antiguos derechos de tránsito (108), parece que los marinos gallegos pasaron a la acción y asumieron la tarea de ir a buscar la sal directamente a Aveiro, con más asiduidad que antes y prescindiendo de los intermediarios. Esto es lo que se desprende de los documentos, y del estudio realizado por Marques sobre este tema (109).

El otro gran centro intermediario para la distribución de sal a Galicia y Castilla por las rutas de tierra, Porto, desarrolló igualmente una vía marítima hacia Galicia cuando las habituales líneas de arriería decayeron con la ordenanza del regente D. Pedro que prohibía a los vecinos comercializar la sal hacia el interior; la nueva ruta marítima fue servida principalmente por navíos de aquel puerto (110).

El sólido comercio, ya centrado francamente en Aveiro, creó una fuerte dependencia mutua. Los gallegos eran, a lo que parece, los principales clientes de las salinas de la región aveirense e, inversamente, necesitaban tanto la sal portuguesa como la francesa o bretona. Esto hizo que, al estallar la guerra, el comercio continuase con la licencia de los soberanos de los dos países enfrentados. En 1476, en guerra simultáneamente con Portugal y Francia, la crisis de suministro fue grave: se autorizó primero a los mercaderes asturianos a desplazarse a esos países a buscarla (111); dos años después se concedía una licencia similar a la ciudad de La Coruña en particular, que no se atrevía a enviar navíos a Portugal, con más miedo de la prohibición real y de los buques de la armada castellana que de los propios portugueses (112). En 1477, la economía de Aveiro se resentía de esta situación, y el rey de Portugal dio una carta de seguro a los gallegos

(106) TT. *Odiana*, l. 4, f. 69, en *Descobrimentos*, I, p. 451.

(107) Afonso Lourenço, mercader de Valença, arma una barca de 50 tons., con la que acarrea sal de Setúbal a la villa (MARQUES, *Relações*..., 28.

(108) En las Cortes de Lisboa de 1459, la villa de Valença protesta contra Martim de Castro, ex-alcaide de Melgaço y Fernão de Castro, el actual, que obstaculizaban a los gallegos que acudían a la villa a cambiar en ella sus mercancías por la sal que los de Valença llevaban allí desde Aveiro (ATT. *Ch. D. Afonso V, l. 36, f. 162 v., en Descobrimentos*, I-sup., p. 579).

(109) *Relações*..., p. 28.

(110) *Ibid.*, p. 29,citando a BAQUERO MORENO, J., *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunições interregionais nos fins da Idade Media*, Lisboa, 1975, p. 208.

(111) AGS-RGS-V-1476, 366.

(112) «... por parte del concejo... de la Cruña, me fue hecha relaçion quellos tyenen muy grand negoçio de sal en la dicha çibdad, e que se acostunbran basteçer del reyno de Portogal... e que agora por la guerra que yo mande fazer al dicho reyno de Portogal, non osan yr nin entrar nauios algunos de los suyos por la dicha mar, ni consienten que los portogueses se la traygan... e me suplicaron e pedieron por merçed que sobrello les proueyese, mandandoles dar liçençia para que podiesen enbiar dos o tres navios al dicho regno de Portogal para traher la dicha sal...» El rey

para que reanudasen sus viajes, aun reconociendo que estaban en guerra, y con la condición de que se comportasen pacíficamente (113). No sólo La Coruña, sino otros alfolíes como el de Padrón (114) siguieron abasteciéndose en Portugal en esos años.

Algunos documentos posteriores a la guerra nos muestran la importancia que tenía este tráfico para la supervivencia económica de Galicia y de la región de Aveiro. Uno es un capítulo, fechado en 1482, del cuaderno de agravios preparado por los procuradores de las villas gallegas para presentar a los Reyes Católicos, en el que, de 25 capítulos, sólo se hace alusión al comercio en tres: uno de ellos protestando contra la proliferación de portazgos ilegales, otro pidiendo «que se fornesca los alfolis de sal y se de las medidas de la dicha sal a los prescios que antyguamente valian e segund está por ley de quaderno» y un tercero, que trata del comercio con Portugal, y concretamente del cambio desventajoso que les hacían en el tráfico de la sal, y las trabas que les ponían para abastecerse de pan y vino (115). El otro, del mismo año, es su contrapunto portugués: unos capítulos de Cortes en los que los procuradores de Aveiro piden al rey justicia precisamente contra esos oficiales y arrendadores que, con sus exacciones indebidas, estorban el tráfico. Como en documentos anteriores, aparecen los gallegos como los compradores más caracterizados («Item Senhor a esta villa vem galeguos e outros estrangeiros muitos de fora do rregno...»), que les llevan el pescado seco, la «madeira e tauoado» de la que la villa necesita, o que los vecinos de Aveiro que se dedican al transporte de la sal llevan en el viaje de vuelta (116). En los últimos años del XV y los primeros del XVI la sal portuguesa sigue llegando a los alfolíes gallegos, y no sólo a los del Bajo Miño. Tráfico activo, que rebasa los circuitos legales: en 1505, el concejo de Tuy se queja de que mucha gente va a abastecerse directamente a Portugal y revende

---

manda que se averigüe si esta situación es cierta, «e sy de otra parte buenamente no se puede proveer», y que en caso afirmativo se les autorice a enviar tres navíos o hacer tres viajes con uno solo, sacando las mercancías que hagan falta para el intercambio; da orden al almirante y a los capitanes y patrones de las naves de armada para que los dejen pasar sin atacarlos ni tomarles la sal, dando a los coruñeses su seguro real (AGS-RGS-VII-1478 s./fol.).

(113) La carta es de iniciativa real, y notifica a las justicias de Aveiro «que hay por seguros todollos gallegos que aa dita villa daueiro vierem com seus nauios e mercadorias posto que sejam dos lugares que estam comtra meu seruiço e que possam hii comprar e vemder e trautar e leuar suas mercadorias acostumadas e nom defessas. E porem vos mando que os leixees assy viir e trautar e hir com as ditas mercadorias que trouuerem e leuarem sem os tomardes nem lhe poedes nehũũ embargo...» por un plazo de dos años a partir de la fecha, «com tanto que elles... non façam algũũ erro ou tomadia...» (ATT, *Extras*, f. 168 v., en *Descobrimentos*, III, n.º 130, p. 172).

(114) AGS-RGS-X-1483, 293.

(115) «Por quanto acaesce a las vezes que los moradores del dicho Reyno de Gallizia van a Portogal a conprar pan e otras cosas que los del dicho Reyno de Portogal no consyenten a que los del dicho reyno de Gallizia saquen del dicho Reyno de Portogal pan ni otros mantenimientos e que la sal y otras cosas que no puede resceuir en su Reyno que dan lugar a que se saquen toman los Reales de plata del Reyno de vuestra alteza a veynte e cinco mrs., e luego que vienen a comprar al dicho Reyno de Gallizia... dan los dichos Reales a quarenta e vn mrs., suplicamos a vuestra alteza, porque en la frontera de Gallizia con Portogal ouier de aver este año pasado gran deuision sobrello, mande que sy los del Reyno de Portogal non dieren logar a que de su Reyno se saque la provisyon de pan e vino e otras cosas que cunplen al dicho reyno de Gallizia, ellos no saquen pescado ni ganados ni otras cosas algunas que les cunplan, y que los Reales y otra moneda de vuestro Reyno mas en paga de lo que en su Reyno la Resciben» (Publ. LOPEZ FERREIRO, *Fueros*, 717-718).

(116) Piden que se nombre entre los hombres buenos de la villa un defensor de los derechos de los forasteros (ATT, *Chanc. D. João I*, l. 2, f. 74 ss., en *Descobrimentos* III, p. 638 ss., esp. pp. 640-41, 642).

la sal sin pasar por el alfolí, en contra de lo establecido en el cuaderno de 1452, todavía vigente (117); por supuesto, entre sus mejores clientes se cuentan los mareantes de Pontevedra, que se desplazan a Aveiro a buscarla (118), y también parece repostarse en Portugal el importante alfolí de Betanzos (119).

Al lado de la sal, las otras mercancías procedentes de Portugal son de una importancia muy secundaria. Había unas entradas de vinos contra las que luchaban reyes y concejos, y que competían con los de Galicia y Castilla (120). Sabemos muy poco sobre ellos salvo en el caso de Pontevedra, donde en la primera mitad del siglo XV se arman expresamente buques para irlos a buscar al estuario de Lisboa: son los famosos «vinos de Monção», que no proceden de la villa de este nombre frente a de Salvatierra, sino seguramente de un Mação aguas arriba del Tajo, y que los gallegos adquieren en varios puntos del estuario, entre ellos en Alhandra y en la propia Lisboa (121). Forman parte de los prohibidos por una decisión del concejo pontevedrés en 1444 (122), aunque sin duda siguieron introduciéndose. Las expediciones en busca de él debían de ser frecuentes. En unos restos de minutario de 1433-34 tenemos dos de estos viajes, uno en una pinaza de Pontevedra y otro en una barca de Porto, y noticias de una venta aislada. En todos (se trata de fletamentos parciales, por todos los indicios) los diversos cargadores adquieren partidas que no pasan de ser discretas; no es un vino barato, pues solamente los fletes andan en torno a los 100 mrs./tonel, y el tonel de vino, sin contar el precio del casco, no cuesta menos de los 300 mrs. (123).

El resto de los artículos de procedencia portuguesa es muy heterogéneo y poco importante, y ninguno de ellos parece constituir una línea mercantil medianamente sólida. Desde mediados del siglo XIII entraban en Pontevedra unos cueros —no se indica de qué clase ni en qué fase de tratamiento— que pagan unos elevados derechos de portazgo (124). En la misma villa se venden, por lo menos desde la segunda mitad del XV y a lo largo del XVI, mantas y «alfameres» que pagan, de aranceles, la mitad

(117) AGS-RGS-VI-1505, 29.

(118) En 1500, a la cofradía del Corpo Santo «deue Afonso de Colon quatro mrs. da biaje d'Abeyro» (MP, *TM*, f. 3); Pero de Saavedra la va a buscar en 1522 (AHPPO, Prot. A.G. do Sisto, 1522, ff. 55-56 v.).

(119) En Noviembre de 1494 está en Lisboa la nao del mercader de Betanzos Roy Feixe, patroneada por Johan Martinez (AGS-RGS-III-1495, 535).

(120) A 2/7/1434 se prohibe su importación en Orense «por rason que estaua ordenado por los reys que foron ena casa de Castela et confirmado por noso señor el Rey don Juan que viños nehúus do Reyno de Purtugal nen de otros partidos fora do Reyno de Castela e de Galisia, que non entrasen eno dito Reyno de Castela e de Galisia» (*Devanceiros* II, 104, n.º 93).

(121) Se va «ao Rio de Lisboa et adonde en él vos o dito mercador quiserdes carregar os ditos tonees de viño... de Moyçon de marca de Lisboa...»; y «ata Allandra ou ata... onde mais quiseren os mercadores...» (MP C.II-5, ff. 4 v., 10).

(122) MP, *LCP*, f. 74 v.

(123) A 7/4/1433 se fleta la pinaza de Johan Louçao para uno de estos viajes: el patrón, J. Louçao, va a cargar 7 toneles, y dos cargadores más, uno cada uno, saliendo los portes, entre fletes y calzas, a 100 mrs./tonel. El 24 de Abril, el barbero Johan de Deus paga a un mercader portugués una pipa (½ tonel) a 150 mrs. y devuelve un casco vacío. A 30 de Abril se fleta una barca de Lisboa en la que van a cargar, por lo menos, las siguientes personas: el mercader Luis Mendes, 9 tons.; el deán de Santiago, 5 tons.; J. Afonso y Afonso Yanes Jacob, notarios, 5 tons. entre los dos; Johan de Deus, barbero, 5½ tons., y el convento de S. Francisco 2 tons.; los portes salen a 105 mrs./tonel (MP, C II-5, *Restos de minutario de Lourenço Eanes (1433-34)*, ff. 4 v., 7 v., 9 v.-10).

(124) *Fueros*, 515.

que las procedentes de Aragón, y que son seguramente las mismas «mantas que veen das feiras» y que pasan por el portazgo de Tuy en esos años (125). Se metía también un azabache de calidad inferior al asturiano, que en 1488 llevaba introduciéndose «de tiempo inmemorial» (126), y, ya iniciado el siglo XVI, un material insólito, las piedras de construcción para obras a las que no se adaptaba bien el duro granito del país: en 1505-1506, carabelas portuguesas transportan a Padrón piedra del Mondego (la famosa «pedra de Ançã»), jaspe de Setúbal, piedra blanca de Verride, para obras en la catedral y en el Hospital Real (127).

b/ *Las exportaciones de Galicia a Portugal.*

En una corriente cuya balanza de pagos parece inclinarse claramente a favor de Galicia, la madera y el pescado —pero sobre todo la madera— van a ser los artículos principales dentro de una variada gama de ellos, casi todos de primera necesidad, que pasan de Galicia a Portugal; algunos muy importantes, como el ganado, quedan fuera del tema de este trabajo; los siguientes los examinaremos a continuación.

La madera era, ya desde finales del siglo XIII, un capítulo mayor de las importaciones portugueses, y los vecinos de los puertos del Norte la iban a buscar a Galicia, como a otras partes, para llevarla a Lisboa, que, con las atarazanas reales, constituía su principal mercado, y lo seguía siendo en 1335 (128). En la segunda mitad del siglo, seguía siendo el más apreciado de los artículos que se importaban de Castilla para la construcción naval. La zona de Galicia-Asturias (que, como recordamos, era la única autorizada a exportarla) era el lugar de procedencia de la que llegaba a los astilleros de Porto y Lisboa (129). En los momentos de guerra, el valioso material constituirá una captura muy apreciada (130) y será comercializado por intermediarios (131). A lo largo del siglo XV la encontraremos entrando en Porto (132) y en Aveiro (133); a principios

(125) Ordenanzas viejas de Pontevedra, recogidas en 1496, en *Documentos... para la historia de Pontevedra*, I, pp. 227 y 230; AHD Tuy, Fondo Hospital, Mazo 1 n.º 15, en IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos «portos»...*, pp. 23-25.

(126) AGS-RGS-IX-1488, 53.

(127) LOPEZ FERREIRO, *H.C.* VII, pp. 414-415.

(128) A 22 de Marzo de 1335, por reclamaciones del concejo de Viana sobre la exención de diezmo de que disfrutaban en Lisboa, se hace averiguación sobre qué diezmos estaban arrendados en tiempo del rey D. Diniz, cuando André Fernandes era «rendeiro» de la madera, «e acharom que os vezinhos de Vianna que trouxeraõ a Lisboa seus aueres carreguados de Ponte e de Gualiza e de Castella e do Algarue en tempo del Rey Dom Dinis... e que naõ paguarom ende dizimas nem portages nem outras custumagens... des trinta annos a nós...» (ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 22-22 v.).

(129) «... ao Porto ueem muita madeira de fora do reyno e fazem della os dictos nauios no dicto logo do Porto, e que estes nauios quando conteçe que ueem a este logo [Lisboa] era milhor de pagarem na casa da madeira que na portagem» (*Descobrimentos* I-sup., p. 54). En 1378 se da seguro a unos navíos de Castilla para que vayan a Lisboa con madera y otras mercancías, ya que, por ciertos asuntos de represalias, no se atreven a pasar de Restelo (*Ibid.*, p. 413).

(130) Cf. la satisfacción por haber capturado en Lisboa, en 1384, «hũũa barcha de Galliza carregada de madeira», que seguramente iba para Sevilla (Fernão LOPES, *Crónica D. João I*, I, 184).

(131) En 1388 un mercader genovés adquiere madera en Galicia y la vende en Lisboa (ASG. Not. C. Revellino IV/113 ss.).

(132) ATT. *Gaveta 11*, m.º 10 n.º 4, en *Descobrimentos* I, p. 225.

(133) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, 1, 24, f. 56 v., *Op. cit.* I-sup., p. 525.

del XVI se realizan hacia Lisboa unas exportaciones tan considerables desde los puertos de la Galicia cantábrica que obligan a tomar medidas restrictivas para impedir la deforestación de la tierra (134).

Pese a la gran actividad pesquera que hemos podido observar, las salazones gallegas también se abren camino hacia los puertos portugueses. En documentos de 1339 y 1354 se registra su entrada regular en Porto (135) y a lo largo del S. XV los gallegos compartirán el mercado con proveedores de pescado procedentes de otras partes: la sardina gallega, la ballena llevada por los cantábricos y los arenques llegados del Norte están entre las principales vituallas importadas en esos años (136). El pescado seco, junto con la «madeira e tauoado» es la mejor moneda de intercambio con que los mercaderes de Galicia pueden adquirir la sal en Aveiro en 1482, y ese mismo año un documento redactado en Santiago informa sobre las principales adquisiciones de los portugueses en Galicia: «bueyes y vacas y pescados» (137).

Es curioso —y no he podido averiguar los motivos— el hecho de que una nación como Portugal, exportadora de importantes cantidades de pescado de las mismas características, importe a su vez pescado gallego, y precisamente lo hagan las comarcas del Norte, las más dedicadas a la salazón. En los mismos meses en que las naves portuguesas de altura salen con sus sardinas, congrios y merluzas hacia el Mediterráneo, navíos gallegos de pequeño tonelaje remontan los ríos, combinando las escalas con venta a flote y el acarreo por tierra hacia poblaciones del interior (138). Tal vez los precios gallegos resultan ventajosos, y tal vez la actividad portuguesa, volcando todo su potencial en la exportación, les deja el campo libre en el medio rural y los pequeños puertos fluviales, con ese *modus operandi* más afín al de las actuales «camionetas» del pescado que al de un comercio mayorista.

El grano es otro de los artículos de subsistencia que se importa en algunas ocasiones de Galicia, por vía marítima, aunque la de tierra está, curiosamente, mejor documentada (139). Pero son muchas más las mercancías que llegan a los puertos portugueses desde Galicia y la costa cantábrica: hierro gallego y vizcaíno, oro, plata, acero,

(134) AGS-RGS-VI-1507, 14.

(135) 1339 Julio 25. Porto.«Item todo pescado que ueher pella foz da Cidade que nom seja de uezinho, quer uenha de Galiza quer doutros logares... pagara do marauedi dous dinheiros se o uender na uilla» (ACM Porto, *Livro Grande*, f. 3 ss.), repetido textualmente en otra relación de derechos del Obispo en 1345 (ATT. *Chanc. D. Afonso IV*, l. 2, ambos docs. publ. en *Descobrimentos* I, p. 57 y I-sup., p. 281).

(136) *Descobrimentos* I-sup., p. 53; ATT, *Gaveta 11*, m.º 10, n.º 4, en *Descobrimentos* I, p. 225.

(137) *Fueros*,718.

(138) En Febrero de 1495, el navío del gallego Roy Peres, y otro que le acompaña, entran por la foz del Lima, pagan la *sisa* en Viana y se les expide el correspondiente albalá. Roy Peres ancla en Cabedelo, en la orilla de Neiva, y va a tierra a vender parte del pescado. Su intención es amarrar allí, dejar el barco y llevar la mercancía por tierra a vender a Braga, Guimarães y Barcelos. Estas operaciones no discurren sin tropiezos, pero no por cuestiones de competencia comercial, como se hubiera podido pensar, sino por imprecisiones fiscales. Al irse el patrón a tierra, los recaudadores de la *sisa* de la jurisdicción de Neiva, que se consideran con derecho a ella, suben a bordo y le llevan en prenda el trinquete, el *peltre* y los estays del mástil. Tras la consiguiente protesta, en la que las autoridades le dieron la razón al patrón, hubo que fijar los límites fiscales de ambas jurisdicciones de cara al futuro (ACM Viana, *Foral Grande*, ff. 93-95).

(139) «Item se aconteçer que os nauios que vierem dos dictos logos carregarem da parte de Tuuy... este dereito do pam que uier destes logares nom escusam nenhũũs...» (*Descobrimentos* I-sup., 53). Para el tráfico de tierra, v. MARQUES, *Relações*..., p. 22 ss.

plomo, estaño, cobre, brea, resina, maderas «de torno» y «que nom sam de torno», pescado, pieles de cabra en Porto, en 1410 (140); hierro, acero, paños, en Valença, en 1444, llevados en «nauios e barcas e bestas» (141); hierro y acero de Bilbao en Viana en 1497; paños de Flandes, Aragón, Castilla, acero y hierro, cueros curtidos y secos, que pasan por Tuy para Valença a fines del XV (142).

* * *

No hay que desdeñar, aunque no esté muy bien documentado, el tráfico de redistribución que uno y otro país hacían de los artículos que importaban. Vimos un poco más arriba parte de estas salidas, y comentamos más atrás la difusión de los paños de Irlanda por los portugueses. No hay duda de la asiduidad con que gallegos y portugueses se vendían y revendían las cosas que compraban en los puertos de la corona de Aragón (143). Sus relaciones en el comercio y transporte hacia Inglaterra tienen que haber producido unos efectos similares.

Para terminar, echemos una breve ojeada al tráfico de cercanías, entre las villas fronterizas: tráfico, como indicamos, de carácter medio terrestre, medio marítimo. Algunas ferias, como la famosísima de São Bento, en Caminha, que se celebraba en Julio, se sostenía, durante el siglo XV, del comercio de los artículos llevados allí de contrabando por los gallegos que, en tales condiciones, llegaban seguramente embarcados (144). Las vituallas como el trigo, el vino, la carne, los productos hortícolas, los utensilios artesanos de uso diario menudean entre ambos países: por la frontera del Miño, pasan, en dirección no especificada, lienzo, cáñamo, pez, resina, cera, aceite, miel, peletería, sebo, sardina y pescado fresco, mantas y retales de paño de las ferias, pimienta, ajos llegados en navíos (145), ollas, calderería... sin contar el ganado que pasa a ambos lados del río (146). Como impresión general, y a lo largo de todo el siglo XV y los primeros años del XVI, los movimientos de mercancías entre Galicia y Portugal, movimientos que por otra parte nos son muy mal conocidos en detalle, nos presentan la imagen de un tráfico muy diversificado, minorista, modesto, y con unos fuertes rasgos provincianos que le dan bien poco empaque de comercio internacional. Es —salvo, hasta un cierto punto, las rutas de la sal, vino, pescado y madera— un comercio de pequeño radio, entre las villas de uno y otro lado del Miño, unidas por los antiguos privilegios de vecindad y por una feliz ignorancia de las barreras fiscales, que unos y otros se saltan, como vimos, ágilmente. El movimiento de determinadas mercancías se practica, además, en dos direcciones, dando la impresión de que uno y otro reino suplen

(140) ATT. *Gaveta 11*, m.º 10, n.º 4, en *Descobrimentos* I, 225.

(141) ATT. *Chanc. D. Afonso V*, l. 24, f. 46 v., *Op. cit.* I-sup., 525.

(142) En 1497 João de Noya mercader (¿gallego avecindado?) vecino de Viana, importa hierro de Bilbao (ACM. Viana, *Foral Grande*, ff. 25-26 v.). AHD Tuy, *Fondo Hospital*, Mazo 1, n.º 15, en IGLESIAS ALMEIDA, *Los antiguos «portos»*..., 23-25.

(143) V. *supra* cuadro ilustrando la colaboración de gallegos y portugueses en el Mediterráneo.

(144) MARQUES, *Op. cit.*, pp. 7-8, 16-17.

(145) Los ajos y cebollas solían proceder sobre todo de la tierra de Viana, de donde es muy probable que los trajesen los gallegos que iban con el pescado (ACM. Viana, *Foral Grande*, f. 94 v.).

(146) IGLESIAS ALMEIDA, *Op. cit.*, pp. 23-25.

mutuamente sus carestías al ritmo de la coyuntura. Y, finalmente, se trata en su mayor parte de la clase de artículos que se suele ver intercambiar, más que entre una nación y otra, entre un centro urbano y su traspaís rural. El único rasgo cosmopolita es esa redistribución de artículos extranjeros en la que los gallegos y el resto de los castellanos parecen representar, de cara a Portugal, una función más importante que la de los portugueses en sentido inverso.

2) *ANDALUCIA*

El estudio del comercio gallego con Andalucía es uno de los capítulos más desesperantes de este trabajo. La falta de fuentes se hace sentir especialmente para unos puertos que debieron de representar un papel crucial para el comercio de Galicia en los siglos XIII y XIV y que, aun después del establecimiento de sus relaciones con Aragón, tuvieron que tener una importancia que sólo podemos atisbar a través de unas pocas fuentes indirectas. No hay para Sevilla ni para los otros puertos frecuentados por los gallegos —Palos, Moguer, Sanlúcar, Cádiz— registros de ningún tipo que nos permitan observar el movimiento portuario y mercantil; tampoco hay protocolos notoriales, salvo pocos y muy tardíos. Esto hace obligadamente breve, vago y escueto un capítulo que debería haber sido uno de los más enjundiosos de este estudio. El recurso a fuentes manuscritas indirectas dentro de las disponibles en Andalucía ha sido escaso; sólo ha sido casi exhaustiva la búsqueda en el Archivo Municipal de Sevilla. Seguirán apareciendo datos en otros fondos documentales, muy dispersos, muy fragmentarios y que no hubieran justificado una búsqueda expresa por mi parte. Afortunadamente, un grupo de investigadores andaluces o dedicados a esta región, con sus libros y artículos, están proporcionando un material valioso del que, gracias a ellos, me he podido beneficiar (147).

La visión de estas relaciones queda, pues, muy descompensada hacia los primeros años del siglo XVI, cuando, tanto en Andalucía como en Galicia, se empieza a disponer de fuentes notariales. Para los años anteriores han sido de gran ayuda las fuentes inglesas, genovesas, catalanas y valencianas. Gracias a ellas se ha podido trazar una imagen, aunque sea esquelética, del comercio con esta tierra.

Gallegos y andaluces se encontraron a medio camino, navegando en dos direcciones. Las exportaciones de pescado y madera en fechas tempranas a Sevilla, las veremos dentro de un momento. Pero también los contactos se hicieron en Portugal y a través de las escalas en Galicia de los navíos andaluces que iban a Flandes e Inglaterra, ruta tan antigua como la primera. Muy pronto empezarían también los gallegos a transpor-

(147) COLLANTES DE TERAN, Antonio, *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla, 1977; GARZON PAREJA, M., *El comercio genovés con Granada a mediados del S.XV*, «CHE» (Granada), II (1973), pp. 146-148; GONZALEZ GOMEZ, A., *Moguer en la Baja Edad Media* (1248-1538), Huelva, 1977; HINOJOSA MONTALVO, J., *Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía durante la Baja Edad Media*, «Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio» (Sevilla, 8-10 de Abril 1981), Sevilla, 1982, pp. 249-267; LADERO QUESADA, M. A., *Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo XV*, «Anuario de Historia Económica y Social», 2 (1969), pp. 69-115; *Fiscalidad regia y sector terciario en la Andalucía bajomedieval*, «Actas II Coloquio...», pp. 7-39; LOPEZ DE COCA, E., *Comercio exterior del Reino de Granada*, *Ibid.*, 297-334; OTTE, E., *El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media*, *Ibid.*, 193-240, etc.

tar los productos del Sur, como ese azogue que aparece en L'Ecluse como procedente de Galicia y que se considera así porque lo llevan barcos gallegos (148). Los convoyes con vino, fruta y plantas tintóreas que salían de Andalucía a Inglaterra y Flandes hacían escalas frecuentes en La Coruña, y entre ellos no faltaban los buques de Galicia (149).

Hasta mediados del siglo XIV, hay indicios de que el tráfico por tierra tenía una cierta importancia, y que se hacía atravesando Portugal, por lo que se deduce de un capítulo de las Cortes de Jerez de 1351 (150). Es muy significativo este hecho: que, pese a los problemas que ello les causaba, los mercaderes gallegos no utilizasen más la vía marítima. ¿Era por tratarse de caballos, que necesitaban unas embarcaciones especialmente acondicionadas, por escasez de unidades en su flota o por miedo a la inseguridad de los mares andaluces? Si a la vuelta se traían caballos, es inverosímil que a la ida llevasen madera, imposible de transportar a larga distancia por esas rutas; serían cargas de pescado, de paños o de artículos diversos de importación.

Por la mencionada falta de fuentes no se puede estudiar el movimiento de buques, como tampoco establecer una periodización en la frecuencia del mismo. Desde finales del siglo XIV, cuando los gallegos empiezan a asomar por los puertos aragoneses e italianos, tenemos constancia de su paso, en sus viajes de ida y vuelta, por Sevilla, Cádiz y algún otro puerto andaluz (151); salvo algunos casos sueltos, predomina la información tardía, muy poco llamativa: entre 1472 y 1515, Otte, que ha hecho un despojo de los protocolos notariales sevillanos, registra, en un total de 419 viajes, solamente cuatro naves gallegas (152) y un total de siete viajes de Andalucía a Galicia (153). Estas cifras, sin embargo, me parecen muy por debajo de la realidad, y no son más que consecuencia de una penuria documental o de un bajo nivel de recurso a los notarios por las personas implicadas en el tráfico. Para empezar, la magnitud de las importaciones de pescado, atestiguada para esos años, supone unas considerables flotas anuales enviadas solamente para el suministro de Sevilla; a esto hay que añadir los numerosos navíos en tránsito entre el Atlántico y el Mediterráneo, también documentados; los que, detenidos

(148) GILLIODTS, *Cart. Cons. Espagne*, I, p. 20.

(149) En los capítulos de diezmos de la mar de Galicia dados por Enrique III en Tordesillas a 2/5/1397, se realza el papel de La Coruña como escala en el tráfico sevillano hacia el Norte, y se regula especialmente el envío de pescado y otras mercancías de los puertos gallegos a Sevilla (AM Coruña, *Privilegios*, III/30). Cf. también el relato, muchas veces citado, de Eustache de la Fosse y de su espera en La Coruña mientras la flota de Andalucía se concentra allí en espera de viento.

(150) «Alo que me pidieron por merçed sobre lo que dizen que los mercaderos del dicho regno [de Galicia] que lieuan mercadorias a Sevilla e al Andaluzia e a otras partes; et que quando quieren venir a su tierra, que traen oro e plata e dineros e cauallos e armas para los logares del mio sennorio. Et que quando llegan a los estremos del regno de Portogal, que los que recabdan los mis derechos, que gelos enbargan e gelos detienen e gelos non dexan traer nin venir con ellos a sus tierras. Et que sea la mi merçed e mande que tales enbargos que gelos non fagan en los logares e villas e estremos delos mis regnos e de Portogal. — A esto respondo que tengo por bien que los que con las cosas vedadas vinieren, que vengan por los otros logares del mio sennorio, e que non entren con ellas por los lugares de Portogal, por que de otra guisa non se podrie guardar commo cunple al mio seruiçio sobre la saca de las cosas vedadas» (*Cortes*, II, 74).

(151) V. los registros del *Ancoratge* de Barcelona, el *Peatge de Mar* y las *Coses Vedades* de Valencia y, en general, el siguiente capítulo de esta tesis dedicado a los puertos mediterráneos.

(152) «La flota gallega, con cuatro naves, correspondientes a Vivero, Santa Marta, Bayona y Noya, también es muy pobre» (*Comercio exterior de Andalucía...*, p. 236).

(153) *Ibid.*, 239.

allí y cambiando de propietario, se vendían a principios del siglo XVI para el trato de Indias (154), y los que, simplemente, no dejaron testimonio de su paso más que en los desaparecidos asientos del ancoraje y el almojarifazgo. Otros viajes no citados aquí aparecerán a lo largo de este capítulo y del siguiente para dar un mentís a esta supuesta pobreza de los contactos gallegos con Andalucía.

Otra de las consecuencias a lamentar de esta escasez documental es que en los puertos andaluces, y especialmente en Sevilla, es donde hubiéramos podido estudiar mejor a la tan mal conocida flota de los puertos de la Galicia cantábrica —Vivero, Ribadeo, Santa Marta—, que parecen tener aquí su punto de cita favorito, por su especialización en el acarreo de madera.

No parece que los gallegos gozasen en Sevilla de muchos privilegios fiscales. Cuando en las Cortes de 1268 se regularon los puertos de carga y descarga, en los andaluces todas las ventajas para la exportación de mercancías de la región fueron para genoveses, placentines y santanderinos (155). Tal vez el tráfico de los navíos gallegos era en esos momentos demasiado flojo para obtener privilegios de ninguna clase. La exención casi general de impuestos de que los vecinos de La Coruña gozaban en todo el reino desde el reinado de Sancho IV no tenía vigor en Sevilla, el único puerto donde tenían que pagar ancoraje, peaje y demás impuestos de tránsito (156). La situación no pareció mejorar a lo largo del tiempo; posiblemente contribuyó a esto la creciente competencia que surgió dentro de la propia Andalucía, tanto en flota de transporte como incluso en suministro de pescado; efectivamente, en la segunda mitad del siglo XV, los barcos andaluces con merluza abastecen también regularmente los puertos de Aragón, aunque no en las cantidades en que lo hacen los gallegos, y es verosímil que las municipalidades tendiesen a apoyar el comercio de sus vecinos y a contrarrestar en lo posible la preponderancia gallega en esta línea comercial.

Aun contando con la suma prudencia con que hay que manejar unas fuentes gravemente mutiladas, parece que las relaciones hostiles entre gallegos y andaluces fueron en ritmo creciente. La mayor parte de la documentación de carácter público que se conserva son quejas por presas, robos, incautaciones, quebrantamiento de privilegios y de salvoconductos. Los corsarios andaluces, especialmente los de Palos y Moguer, con sus carabelas de armada, merodean por la costa gallega, asaltan naves de Galicia o alejan de allí a las extranjeras, y gozan de la complicidad de los elementos más dudosos de la población (157). En aguas andaluzas, la situación no es mejor (158), y

(154) En 1514, a 4/9, se compran en Sanlúcar dos carabelas gallegas, la *Santa María* de Ribadeo, 60 toneles, propiedad de Marcos Gonçales, y la *Santiago*, de La Coruña, 65 toneles, propiedad de Lopo de Loroxa, que estaba arrestada por la justicia (MN, *Col. Guillen*, Ms. 1764, ff. 99-100).

(155) LADERO, *Almojarifazgo sevillano...*, p. 73.

(156) AM Coruña, *Privilegios*, I/14.

(157) Entre 1478 y 1483, corsarios de Palos, Moguer y Huelva atacan a una carabela francesa cerca de La Coruña; asaltan en el Canal a dos barcos ingleses y los venden en Galicia; toman un navío bretón dentro del puerto de Muros y, apostados en las Cíes, asaltan un navío de Noya que pasaba hacia el Sur con pescado y lo llevan a San Sebastián (AGS-RGS-IX-1478, 73; VIII-1479, 47; XI-1479, 100; X-1483, 117).

(158) La nave de Antón Dominguez, de La Puebla, es asaltada hacia 1455, a la altura de Barrameda, por un tal Antonete y otros vecinos de Sanlúcar y Sevilla; protesta ante el cabildo de esta ciudad, de donde lo pasan a las justicias, lleva testigos y no se los admiten, y lo tienen en dilaciones, «e sy ouiese aqui de estar a seguir mi pleito —dice el exasperado Antón— yo me

las autoridades municipales se muestran poco dispuestas a favorecerlos. En Marzo de 1472 un grupo de mercaderes gallegos se queja al concejo de Sevilla diciendo que, contra el salvoconducto que tenían expedido por la ciudad, en el que se les garantizaba que sus navíos, pescados y mercancías no serían embargados «salvo sy non fuese por su propia debda conosçida por recabdo publico, segund mas largamente en el dicho seguro e salvoconducto hera contenido, ... diz que agora les son enbargadas las dichas sus mercadorias, en lo qual han rescibido e resciben agravio, pidiendo que los quieran en ello remediar (159)». En 1511, una comisión de mercaderes de Galicia y Asturias se quejan ante la reina Doña Juana del asistente y cabildo de Sevilla, porque les habían elevado al 20% la tarifa de alcabala y almojarifazgo (que solían pagar al 10 y 5%, respectivamente) sobre todas las mercaderías que introducían en la ciudad, «non syendo obligados de pagar las dichas ynpusiçiones por ser como son estrangeros e hijosdalgo (!), e que sobre ello les fatigan poniendoles muchas demandas... (160)». Los gallegos, siempre que pueden, les pagan en la misma moneda. Johan Blanco, el coruñés víctima del ataque de García Márquez (161) se incauta poco después, en La Coruña, del cargamento del sevillano Alfonso Ponce y lo guarda en su casa, presentando resistencia a la justicia con el apoyo de varios convecinos suyos (162), mientras unos de Noya asaltan en el mar un carracón de Sevilla, propiedad de Alfonso Pérez y Juan Alvarez, en 1471 (163).

* * *

El intercambio de mercancías entre Galicia y Andalucía se produce a dos niveles: un comercio, bastante especializado, de materias básicas de la industria y la alimentación; en un segundo plano, y al amparo del primero, un pequeño comercio minorista, muy diversificado, en el que juega un papel importante la redistribución de productos hacia y desde otros países.

1/ *El comercio de mercancías básicas*

a) *Exportaciones Galicia - Andalucía*

* **El pescado**

El pescado gallego debió de viajar a Sevilla muy poco después de la conquista, cuando en la ciudad se formó una aglomeración cristiana, con demandas de pescado y que no podía abastecerse, como la anterior población musulmana, de las pesquerías de la costa. No conocemos nada bien la fecha ni las circunstancias de la apertura de los

perderia e me guastaria e non ternia para yr a nuestro sennor el Rey para me quexar del dicho robo...» (AM Sevilla, *A. C. Ene.-Mar. 1455*, ff. 87 y 101). En 1470 una carabela coruñesa es asaltada en Cartagena por García Márquez, capitán de una nao que acababa de darle seguro, y llevada al río de Sevilla (*Ibid., Marzo-Mayo 1470*, f. 5).

(159) AM Sevilla, *A. C. Febr.-Mayo, 1472*, f. 23 v.

(160) AGS-RGS-VI-1511, 20.

(161) V. nota 158 *supra*.

(162) AM Sevilla, *A. C. Enero-Abril 1473*, f. 9.

(163) *Ibid. Jun.-Jul. 1471*, f. 53.

mercados andaluces; en las últimas décadas del XIII, desde luego, Galicia abastecía a Sevilla de madera y vituallas (164) y el tráfico de pescado salado de la ciudad rentaba en 1294 30.900 mrs., una suma considerable en relación con los otros impuestos (165). Es de suponer que ya entonces la mayoría de este pescado procedía de Galicia; los otros puntos posibles —pero menos probables— de origen habrían sido:

—La propia Andalucía, cuyo litoral, en este momento a medio reconquistar, estaba muy patrullado por la flota musulmana y en el que es poco verosímil que se hubiera organizado una actividad pesquera regular.

—El Norte de Portugal que, en un puerto castellano, se encuentra en desventaja frente a Galicia a efectos fiscales; sin embargo, a lo largo del siglo XIV y antes de la expansión de salazón gallega, parte al menos de su pescado se envía a Sevilla desde Lisboa, como se ve en un arancel del portazgo de esta ciudad anterior a 1377 (166).

—Los otros puertos del Cantábrico, que hasta fines del S. XIV tenían un potencial, si no en pescado, en flota, muy superior al de Galicia. Es posible que en estos momentos los transportistas de Laredo y Castro desempeñen un papel importante en el abastecimiento de pescado, aunque lo van perdiendo progresivamente.

Desde el siglo XV los gallegos dominan este tráfico. Diversas fuentes coinciden en afirmar que prácticamente todo el pescado que entra en Sevilla en ese siglo procede de Galicia, aunque en ocasiones los transportistas e incluso los vendedores fuesen de Castro y de otros puertos del Norte (167).

Junto al pescado de origen andaluz o norteño —atún, ballena, anchoa— los gallegos llevaban a Sevilla el clásico trío —merluza, congrio, sardina blanca y arencada— y además el pulpo seco, muy poco introducido en los mercados aragoneses (168), en sus envases acostumbrados: costales y banastas, toneles, pipas y tabales, y en las unidades habituales: *milleiro* para la sardina, docena para la merluza, quintal para el congrio y *liaças* para los pulpos secos.

La importancia que esta mercancía tenía para el sistema de abastos de Sevilla —una ciudad en la que el consumo de pescado alcanzaba cifras muy superiores a las del resto de Andalucía (169)— condujo a una institucionalización del tráfico de características muy peculiares, y al acotamiento de una zona de la ciudad, la Cal de Gallegos y sus callejas adyacentes, reservada a su venta.

El asentamiento en Cal de Gallegos fue un fenómeno único, por lo que podemos saber, en la proyección exterior de Galicia. En ninguna otra parte tuvieron los gallegos una base en tierra de esta importancia. La calle y sus alrededores constituían un barrio mercantil dedicado al almacenamiento y venta del pescado procedente de Galicia. De hecho funcionaba como un *fondaco* en el que la mayoría de las casas-boticas eran

(164) GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I, clxxiii.

(165) *Ibid.*, III, doc. n.º 583; LADERO, *Fiscalidad regia...*, p. 12.

(166) *Descobrimentos Portugueses*, I-sup., p. 57.

(167) «Todo el mayor e principal valor de las dichas rentas del pescado salado son los derechos que se pagan e acostunbra pagar del pescado que viene de Gallisia» (AM Sevilla, *A. C. En.-Mar. 1453*, f. 17); «Lo prinçipal de nuestra renta es lo que se trae del Reyno de Galizia, que es pescado e madera e otras cosas (*Ibid., s/a (S. XV)*, f. 90); Pregón de 29/1/1489: «que todas las personas asy gallegos como mercaderes de Castro e otros qualesquier... sean obligados de registrar el tal pescado y pulpo y sardinas de Gallizia...» (AM Sevilla, XVI, 17.VIII/L.-g.g.).

(168) AM Sevilla, XVI.17.XXXm ff. 108 v.

(169) LADERO, *Fiscalidad regia...*, pp. 21-22.

ocupadas temporalmente por los mercaderes que llegaban en invierno mientras les quedasen existencias que vender. Estos locales eran propiedad de vecinos de Sevilla que se los alquilaban por temporada, y que debían mantenerse totalmente al margen del trato del pescado (170): un sistema, como vemos, bien ajeno al régimen de hospedaje que se practicaba en los países del Norte.

El pescado debía ser descargado y transportado a Cal de Gallegos dentro de los diez días posteriores a la llegada del navío y al correspondiente pregón por las autoridades municipales; en los períodos punta de la descarga podía haber problemas para el acarreo hasta el barrio por falta de carretas, o no quedar ninguna botica libre; en ese caso debía apercibirse de la situación a los fieles del concejo. Las tarifas de los carreteros y descargadores estaban reguladas por el municipio.

La venta al público se hacía exclusivamente en la Cal de Gallegos; estaba prohibida la venta a flote antes de la descarga, o en el puerto, así como la desviación de la mercancía río arriba sin haber pasado por el almacén. Si bien los únicos vendedores autorizados eran los gallegos que habían llevado personalmente el pescado, se podía usar los servicios de corredores autorizados especialmente por los fieles del concejo; estaba prohibido a los «fambreadores» (¿corredores sin licencia?, ¿acaparadores?) entrometerse (171). Tampoco los corredores tenían acceso a los navíos y debían operar sólo a partir del momento en que el pescado estuviese depositado en el barrio.

El corretaje era un oficio arrendado del que los mercaderes gallegos parecen haber prescindido en buena medida, por deseo de ahorrarse la comisión, por su permanencia en la ciudad y por la fuerte demanda de clientes fijos, según se deduce de las repetidas ordenanzas contra las ventas clandestinas a los intermediarios. En 1437 los arrendadores del corretaje se quejaban al concejo de esta situación y de la libertad de venta directa que tenían los gallegos, en detrimento de sus ganancias (172).

En cuanto a la distribución desde Sevilla, estaba también severamente reglamentada. La venta en Cal de Gallegos se hacía a vecinos y forasteros. Los vecinos de la ciudad que habían recibido o traído pescado de Galicia para ellos estaban dispensados de solicitar el albalá de saca —justificante indispensable para la extracción fuera de la ciudad—, mientras probasen por testimonio notarial que la mercancía era suya; en cuanto a los gallegos, debían responder cada uno de sus partidas de mercancía, y no meter las de otros cubiertas por su propio albalá, justificante del pago de alcabala y almojarifazgo. Los forasteros y gallegos que sacaban el pescado de Sevilla para otras partes debían pagar derechos y recibir el correspondiente albalá. La circulación de este pescado por el interior de Andalucía —que no sigo en este trabajo, pero que he podido localizar en sitios tan al interior como Jaén (173)— tropezaba a veces con impedimen-

(170) Toda la información que sigue sobre la Cal de Gallegos, salvo indicación en contrario, procede de las ordenanzas cuya copia del S.XV se conserva en el AM Sevilla. XVI.17.XXX, ff. 108 v.-111, y que se insertan íntegras en el apéndice de este trabajo.

(171) «Otrosy que ningund fanbreador nin otra presona alguna non sea osado de canbiar nin trocar nin fablar en mercadoria alguna nin pescado salado nin sardina en cal de Gallegos nin en la Rybera... saluo las presonas e los corredores nonbrados... por nos los dichos fieles esecutores...; otrosy que ninguno... de los vesinos... de la dicha calle de Gallegos... que non consyenta a los dichos fanbreadores entrar en sus casas e botycas e usar del dicho oficio de fanbreadores so las dichas penas contra los dichos fanbreadores puestas» (*Ordenanzas*, (15) y (16).

(172) AM Sevilla, *A. C. 1437-B*, f. 27.

(173) RODRIGUEZ MOLINA, José, *Algunos datos sobre la actividad comercial... en Jaén*, «Actas II Coloquio...», p. 168.

tos en las situaciones de crisis alimentaria en Sevilla, en las que se prohibía la saca de pescado a todos los que no aportasen cereales a cambio (174).

La venta al por menor de los regatones estaba fuertemente limitada; se podían llevar hasta media docena de pescados, que revendían remojados en la plaza. Sin embargo, las ventas clandestinas debían de ser importantes, y llevaron a los fieles ejecutores del concejo, en un pregón lanzado el 20/1/1498 «después de aver mucho platicado sobre el caso de Cal de Gallegos», a obligar a los importadores de pescado a registrar absolutamente todo el procedente de Galicia ante el escribano de estos fieles antes de que una sola sardina se pusiera a la venta; para evitar que muchos, pasando por corredores, fuesen realmente revendedores, se autorizaba a los dueños de la mercancía a confiarles las partidas de pescado para que se las vendiesen, pero habían de hacerlo al precio de los gallegos y recibir de éstos la comisión por sus servicios (175). Muy poco tiempo después, a 18 de Marzo del mismo año, se reiteraba el veto a los intermediarios: el pescado debía ser vendido directamente por los mercaderes gallegos, sus criados y «compañeros» (176).

Esta situación nos muestra bastantes aspectos de la comercialización del pescado. Uno de ellos era que los gallegos se veían obligados a quedarse en Sevilla —o a dejar allí a algún apoderado— durante toda la campaña de venta, que podía durar hasta cuatro meses. Probablemente de esa exigencia nació el *fondaco* de la Cal de Gallegos. Otro, la existencia en la ciudad de Sevilla —como en otras partes— de un grupo de mayoristas intermediarios con los que los gallegos preferían tratar: con ellos debían de llevar prácticamente vendido de antemano todo su pescado, y les resultaba mejor llegar, descargar, cobrar y volverse, como veremos que hacen en Valencia. De ahí que se prestasen gustosos a esas ventas clandestinas tan perseguidas por las ordenanzas sevillanas.

Las fechas de llegada de los navíos son las mismas que en todas partes: entre Diciembre y Marzo. No hay registros del movimiento portuario, pero la documentación que se ocupa de este tráfico —ordenanzas y pregones del municipio, reclamaciones de los gallegos, o contra ellos, etc.— se origina siempre dentro de estas fechas.

No disponemos, para Sevilla y menos para otros lugares de Andalucía, de unas fuentes fiscales que nos permitan estudiar aisladamente los volúmenes de importación del pescado gallego. Un sustituto aproximado son las cifras del almojarifazgo y la alcabala del pescado de la ciudad de Sevilla, conservadas en Simancas y compiladas por Ladero (177). Estos impuestos no se refieren exclusivamente al pescado gallego, pero ya vimos más arriba el peso que éste tenía dentro de la recaudación total, por lo que las cifras son útiles para llegar a una estimación bastante aproximada.

En el cuadro adjunto damos, pues, estas cifras fiscales, añadiendo a ellas el valor total estimado del movimiento de esta mercancía. El almojarifazgo era de un 5% del valor total, en los años para los que disponemos de cifras (178). Sólo se harán constar

(174) AM Sevilla, *A. C. En.-Abril 1460*, f. 73.

(175) AM Sevilla. *Arancel almojarifazgo*, Sec. XVI.17.VIII/L.-gg.

(176) *Ibid.*, ii.

(177) *Fiscalidad regia...*, cuadros pp. 26-32, procedentes de AGS. Expedientes de Hacienda y EMR.

(178) AM Sevilla, XVI.17.VIII/IX, cap. clix. Esta tarifa se aplica a castellanos, aragoneses, franceses, flamencos y bretones. Los italianos pagan la mitad (LADERO, *Almojarifazgo sevillano...*, p. 92).

ENTRADAS DE PESCADO EN SEVILLA - CIFRAS FISCALES

ALMOJARIFAZGO (5%)		Valor estimado ventas
1453	«más de 2.000 florines»	
1480	1.765.840 mrs. (renta mezclada con la de heredades)	
1484	542.500 mrs.	10.850.000 mrs.
1489	590.000 mrs.	11.800.000 mrs.
1499	590.000 mrs. (+—)	11.800.000 mrs. (+—)
1504	530.000 mrs.	10.600.000 mrs.

ALCABALA DEL PESCADO SALADO (10%)		Valor estimado ventas
1453	520.000 mrs. (185)	5.200.000 mrs.
1477	450.000	4.500.000
1480	450.000	4.500.000
1484	1.240.000	12.400.000
1486	1.320.000	13.200.000
1487	903.000	9.030.000
1488	904.000	9.040.000
1489	904.000	9.040.000
1490	892.000	8.920.000
1491	940.000	9.400.000
1492	919.000	9.190.000
1493	919.000	9.190.000
1494	919.000	9.190.000
1496	480.000	4.800.000
1497	480.000	4.800.000
1498	550.000	5.500.000
1500	630.000	6.300.000
1501	630.000	6.300.000
1502	660.000	6.600.000
1503	680.000 (186)	6.800.000

(185) Cifras de arrendamiento facilitadas por los propios arrendadores (AM Sevilla, *Actas Capit. Ene.-Marzo 1453*, f. 27).

(186) Hay un claro desfase de cuantías entre las cifras de almojarifazgo según procedan de AGS. Expedientes de Hacienda o de Escribanía Mayor de Rentas, que Ladero observa también en el caso del aceite (*Fiscalidad regia...*, p. 31, n. 1). El desfase, por lo que puedo deducir, estriba en el tipo de fuente y no en el de renta. Son más elevadas, también, las cifras que dan los arrendadores cuando quieren insistir en la importancia de la renta, que cuando las facilitan a efectos de tasación para la temporada siguiente. No pueden en absoluto tomarse al pie de la letra; sin embargo, son útiles, por verosímiles, para conocer las cifras de negocios en que se movía el tráfico de pescado. Las cifras reales serían bastante más altas.

aquí aquéllas en las que la renta del pescado no fresco esté claramente deslindada de las otras (fresco, heredades) con las que solía ir revuelto en el sistema fiscal sevillano.

Sobre las cantidades reales de pescado descargado en la ciudad, no tenemos nada que se parezca a las magníficas series del Peatge de Valencia. Sólo un dato aislado, pero elocuente: en 1455, un navío de la Puebla del Deán de 150 toneles, patroneado por Antón Domínguez, transporta un cargamento por valor de unas 10.000 doblas (179). Calculando la dobla a 150 mrs. al curso de 1454 (180), ascendía a millón y medio de maravedíes, una cifra muy elevada, tal vez algo exagerada por el declarante, ya que se trata de hacer una reclamación, pero perfectamente verosímil, ya que hemos visto en otras partes cargamentos por ese valor y superiores.

Las rentas derivadas del pescado estaban sin duda entre las más jugosas del mercado sevillano. De ahí que se defendiesen contra viento y marea las descargas del pescado llegado de Galicia, aun cuando otras circunstancias lo hiciesen desaconsejable o criminalmente imprudente. Es lo que sucede en un par de ocasiones en que se impide la descarga por rumores de peste en Galicia. Una de ellas, en 1453, provoca las protestas de los arrendadores de alcabala y almojarifazgo, que pierden renta. Los navíos del pescado —dicen— han llegado «al puerto del río desta çibdad al comienço deste dicho anno... asy... como... suelen e acostunbran...» y a 17 del mes de Enero todavía no les han dejado descargar. Las noticias son contradictorias: por una parte, los arrendadores se ofrecen a informar favorablemente y demostrar cómo cuando los barcos zarparon de sus puertos de origen no había tal peste. Pero —siguen— aun en el caso de que la hubiera, se debió prohibir la descarga con tiempo suficiente, y no cuando las rentas estaban ya adjudicadas a los arrendadores por una cifra que, sin tener lugar esta descarga, no va a corresponder a la real (181). En otro momento del siglo XV, cuya fecha no conocemos, se cierra el puerto a todos los navíos procedentes de Galicia, «sin fazer deferencia de los lugares sanos a los non sanos — protestan de nuevo los arrendadores—... e algunos que ha que estan en los puertos cinquenta e sesenta dias e traen fees como vienen de lugares sanos, por cabsa deste pregon non osan entrar, e aun los que estan al muelle non osan descargar las mercaderias que traen... (182)».

A finales del siglo XV, el comercio de pescado había cobrado tal volumen que desbordó el ámbito de la Cal de Gallegos. En 1496, un grupo de mercaderes solicitaba del cabildo sevillano les facilitase la ocupación de puestos de venta en la Pescadería nueva que se hacía en la plaza de San Francisco (183).

Poco más sabemos sobre la comercialización del pescado en Andalucía. La presencia en Galicia de los mercaderes andaluces se hace sentir relativamente poco, como podremos ver al referirnos a los otros artículos. En Noviembre de 1433 está en Pontevedra Juan Rodríguez de Almonte, comprando madera y pescado a algunos mercaderes de la villa (184). Pero, teniendo en cuenta lo regular de los viajes de éstos al sur, es probable que el papel de los andaluces haya sido predominantemente pasivo.

---

(179) AM Sevilla, *AC Ene.-Marzo 1455*, ff. 87 y 101.
(180) LADERO, *Fiscalidad regia...*, p. 14, n. 17.
(181) AM Sevilla, *A. C. Ene.-Mar. 1453*, f. 27.
(182) AM Sevilla, *A. C. sin fecha (S. XV)*, f. 90.
(183) AM Sevilla, *A. C. 1496*, cit. COLLANTES, *Sevilla...*, p. 212.
(184) Compra 12 *milleiros* de sardina a García Rodrigues da Correaria, a abonar a la cotización de Sevilla si no se sirven en plazo (MP C. II-5, f. 38 v.).

*** La madera**

La importante producción maderera de Asturias y de la Galicia cantábrica, que, como vimos en un capítulo anterior, gozaba de facilidades especiales para su exportación, estaba orientada sobre todo a la fachada atlántica de la Península. Su tráfico en Sevilla es tan antiguo o más que el del pescado, y está estrechamente vinculado a la repoblación de la capital por los castellanos y al relanzamiento de las atarazanas sevillanas. A fines del XIII está ya documentada una exportación importante de madera de las villas del Norte —de La Coruña a Ribadeo— en dirección a Andalucía (187). Galicia seguirá enviando madera a Sevilla durante la crisis entre Alfonso X y su hijo, pese a las prohibiciones y a las posteriores pesquisas de Sancho IV (188).

Este tráfico se mantuvo regularmente durante el siglo XIV; a través de las fuentes portuguesas podemos observar el paso de las barcas gallegas cargadas de madera hacia el Sur (189). Aunque está documentada su compra en otros lugares de Andalucía —Jerez, Sanlúcar, Palos, Moguer (190)— Sevilla era el principal punto de concentración de las descargas. La madera gallega y asturiana —roble y castaño en el caso de Galicia, haya, además, en el de Asturias— se solía amontonar en la ribera del Guadalquivir, en un espacio especialmente destinado a este fin entre la puerta de Triana y el Arrabal (191) y que todavía es bien visible en las vistas de Sevilla de los siglos XVI y XVII. Se empleaba sobre todo en la construcción naval, y gran parte la absorbían las atarazanas: a ellas Andalucía sólo aportaba prácticamente los pinos para arboladuras, llegados de la sierra Guadalquivir abajo (192). Pero tenía también demanda entre los constructores de edificios, que la iban a buscar al Arenal, a donde llegaba ya cortada y semipreparada para sus diversas aplicaciones: vigas, vigas terciadas, puntones, ripias, tirantes... (193). Finalmente, un capítulo interesante era el de la tonelería: con las duelas y tapas se enviaban también los correspondientes aros de hierro para montar los envases. Otras piezas de madera, como mobiliario pequeño, escudillas, astas de lanza, etc., están mal documentadas, pero sin duda se enviaban a Sevilla como a otras partes (194).

---

(187) GAIBROIS, *Historia... de Sancho IV*, I clxv y clxxxi.

(188) *Ibid.*, clxxiii.

(189) Fernão LOPES, *Crónica de D. João I*, I, 184.

(190 GONZALEZ GOMEZ, A., *Moguer en la baja Edad Media*, p. 139.

(191) El 4 de Enero de 1435 hubo una crecida del Guadalquivir «e entro en las ataraçanas de las galeas de nuestro señor el Rey... E llevó de la madera del Arrabal, que era de la que traen de Galizia, que tenian entre la puerta de Triana e el Arrabal ciertos mercaderes gallegos, mucha cantidad della. E dezian los mercaderes que sería perdida la mitad della; e la otra que escapó del avenida quedo por [que] los mercaderes dueños della la echaron entre la baruacana» (*Crónica del Halconero*, ed. Carriazo, pp. 185-186).

(192) «Siendo esta playa lugar designado y como almazen, de la mucha abundancia de los grandes pinos labrados de las Sierras de Veas y de Segura..., y toda madera de Galizia con la otra de Borne que vienen de Inglaterra para botas, barriles y toneles para vino, y bizcocho... y para otras mercaderías que se cargan por mar» (Alonso Morgado, *Historia de Sevilla*, Sevilla, 1587, ff. 57-57 v., cit. CHAUNU, *Séville*, VIII, 279).

(193) Cf. la compra hecha en 1425 por el concejo de Sevilla para hacer unas obras en la «cuadra de la justicia», a seis mercaderes gallegos, por valor de 5.685 mrs. (AM Sevilla, *Mayordomazgo 1425*, n.º 47, en ap. doc. de este trabajo) y también la hecha en 1386 a Alfonso de Ribadeo para la obra de una torre (*Ibid.*, *Mayordomazgo, S. XIV*, n.º 48).

(194) En el S. XV, importación de toneles, pipas, utillaje doméstico, cit. LADERO, *La Hacienda Real...*, p. 142; en 1508, llegada de astas de lanza y duelas de barril procedentes de Ribadeo (Cit. OTTE, *El comercio exterior...*, p. 233); en 1525 el tonelero de Pontevedra Johan Fernandes

No conocemos los volúmenes de este comercio, pero parece que era más importante de lo que la escasez de las fuentes deja ver. Los impuestos devengados por el tráfico de madera Galicia-Andalucía eran un capítulo sabroso para los arrendadores de alcabalas y derechos aduaneros de los dos extremos de la línea (195). La madera, una mercancía muy voluminosa y de poco precio, debía de mezclarse, a bordo de los buques, con otras partidas más rentables, pues no hay noticia de grandes envíos de una sola vez. Una nave de Vivero llegada en 1499 lleva 475 tablas de castaño (196); en un pequeño trincado bordado que sale de Pontevedra en 1525 viajan, desarmadas, 100 pipas y toneles (197).

En el sistema de comercialización predominan las remesas sin contratación previa: la existencia de una colonia gallega en Sevilla permite tener en el Arenal ese gran depósito permanente donde vemos a algunos compradores sevillanos ir a buscar su madera (198); sin embargo, hay casos de compras hechas expresamente: en 1433 Juan Rodríguez de Almonte, desplazado a Pontevedra, compra a Pero de Portazgo 20 docenas y media de tablas de castaño por 400 mrs. (199), y el navío de Ribadeo, ya citado, que en 1508 llevaba duelas y astas de lanzas a Sevilla no procedía directamente de allí; había ido de Sevilla a Ribadeo con vino de tres mercaderes gallegos, y este nuevo viaje con los dichos artículos de madera era el resultado de su anterior estancia en Andalucía.

*** Los cueros**

Pese a la importancia de la producción de Andalucía, esta región, en la que el curtido constituía una de las industrias principales, era deficitaria y tenía que importar de diversas procedencias cueros crudos para su procesamiento.

Una vez más carecemos de cifras y detalles pormenorizados de este comercio, y nos limitamos a consignar el hecho de su presencia en el arancel del Almojarifazgo de Sevilla de 6/4/1491, junto a otros procedentes de Berbería, Inglaterra e Irlanda (200) y también de su venta en Jerez (201). Eran probablemente ventas aventureras, cuyos excedentes sin colocar seguían ruta hacia otros puertos del Mediterráneo. Los cueros de Galicia que se desembarcaron en Génova de la nave del coruñés Martín García (202), en compañía de otros andaluces y berberiscos, habían pasado indudablemente por Sevilla.

---

fleta un trincado para enviar «çien pipas y toneles avatidas [desarmadas] e treynta feyxes de arcos, e un millar de madeyra, e tres pipas feytas con suas vimees para los dichos fustes e ferramenta», a salir de Pontevedra, con una escala de dos días en la barra de Saltes y descarga de la madera en Sevilla, pagando 9½ ducados de fletes (AHPPO. Prot. A. G. do Sisto, 1525-26, ff. 50-50 v.).

(195) Cf. para Sevilla: «lo principal de nuestra renta es lo que se trae del Reyno de Galizia, que es pescado e madera e otras cosas» (AM Sevilla, *A. C. S.XV*, f. 90). En 1507 el arrendador mayor de las alcabalas y diezmos de Galicia declara que, solamente por Vivero y de la venta de madera a Portugal y Sevilla se sacan más de 500.000 mrs. de renta (AGS-RGS-VI-1507, 14).

(196) OTTE, *Op. cit.*, p. 232 (no cita fuente).

(197) V. nota 194 *supra*.

(198) En las compras citadas en la nota 193, se envía al depósito un carpintero a escoger y comprar la madera.

(199) MP. C 11-5, f. 38 v.

(200) AGS. Div. Castilla 4-86, cit. LADERO, *Almojarifazgo sevillano*, p. 92, y *La hacienda real...*, pp. 141-142.

(201) SANCHO DE SOPRANIS, H., *Historia social de Jerez de la Frontera al fin de la Edad Media*, Jerez, 1959, I, p. 75 ss.

(202) ASG. Not. O. Foglietta Jr. 4-II/310.

b) *Exportaciones Andalucía-Galicia*

Vino y frutas secas —higos, pasas, almendras—, grano, aceite y sal, los más característicos productos andaluces, eran lo que Galicia importaba, aunque sin demasiada intensidad. Casi ninguno de ellos era una necesidad vital, y todos ellos se podían obtener igualmente, y a menor distancia, en Portugal. Es difícil, en el punto de llegada, determinar a veces su procedencia. El aceite debía de importarse en todo caso en cantidades poco considerables: las cifras de las alcabalas que se conservan para Pontevedra y Santiago lo confirman; la sal se empezó a coger en la bahía de Cádiz en fecha muy tardía y sin dejar por ello las salinas, más accesibles, de Portugal. El trigo se importaba solamente en momentos de carestía y en competencia con el «trigo del mar» de procedencia francesa. Los vinos no están apenas documentados en las fuentes gallegas, aunque sí lo está su salida de Andalucía para Galicia; probablemente la mayor parte de ellos se reexportaba y no se consumía mucho en el país.

En 1440, unos navíos con trigo del conde de Niebla, acompañados por factores de éste, recorrían los puertos de las Rías Bajas. En Pontevedra, a 23/2/1440 se lanzó en pregón para «todos aqueles que quiseren conprar trigo dos fasedores do conde de Nebla que estava alojado enna dita vila», dándoles un plazo de ocho días para comprarlo a 10 mrs./celemín; después, el trigo restante seguiría su ruta hacia otros lugares del señorío arzobispal (203). La presa de un navío cargado de trigo hecha en 1470 por gente de Noya puede deberse a una situación de apuro o a un acto de represalia (204); pero en 1496, pese a las limitaciones impuestas desde 1484 a la saca de granos de Andalucía (205), los Reyes Católicos hubieron de autorizar al concejo de La Coruña a cargar allí cuatro navíos con trigo que se había de comprar en el arzobispado de Sevilla y obispados de Cádiz, Córdoba y Jaén (206).

Hacia 1480, el patrón muradano Juan de La Coruña lleva a Muros un cargamento de vinos, higos y otras frutas por valor de unas 500 doblas (187.500 mrs. al cambio de 1480) (207). En 1522, Johan de Barbeito, mercader de Pontevedra, fleta una pinaza para cargar vino y fruta en la vendeja de Palos, Moguer o la Redondela (208). Este viaje es significativo para mostrar el interés que existe por estos productos en un puerto como Pontevedra donde, pese a que sus hombres pasan regularmente por los puertos andaluces en sus expediciones de invierno, no vacilan en enviar un navío fuera de temporada para irlos expresamente a buscar: la carta de fletamento se hace a 25 de Agosto, y se van a cargar, entre vino y fruta, un total de 17 pipas: es el cargamento total de la pinaza, del que el patrón se puede reservar hasta tres pipas de vino y dos quintales de fruta; no se conoce el cargamento de ida, que por las fechas difícilmente sería pescado, y que tal vez iba cargado por el patrón u otra persona.

Para los primeros años del XVI tenemos, aparte de éstos, unos pocos datos tomados del archivo de protocolos de Sevilla y transmitidos por Otte en su estudio sobre el comercio exterior de Andalucía. En 1508, una carabela gallega carga vino; otros tres

(203) AHPPO, *LCP*, acta de la fecha.
(204) AM Sevilla, *A. C. Jun.-Jul. 1471*, f. 53.
(205) AGS-RGS-III-1484, 214.
(206) AM Coruña, *Cédulas Reales*, II/1.
(207) AGS-RGS-X-1486, 12.
(208) AHPPO.Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 111-111 v.

navíos lo llevan también a Ribadeo (209); en 1509 salen del Puerto de Santa María 60 toneles de vino para Galicia (¿Marín-Pontevedra?), cargados por un mercader de Sanlúcar; otra salida de vino y aceite desde Sevilla en una nao de Triana, con destino a Bayona, Pontevedra, Noya y Muros (210) y diversos envíos misceláneos de Sevilla a varios puertos gallegos en 1511: en un barco de Santander van vino, aceite y ocho quintales de cáñamo y loza (211). Estos productos aparecen, junto con las mantas jerezanas y sevillanas, entre las mercancías entrantes en Pontevedra desde la segunda mitad del siglo XV (212). El cargamento de aceite de una nave sevillana dejado en La Coruña fue, como vimos en notas anteriores, incautado por Johan Blanco en 1472; en cuanto al cargamento de sal, alumbre y algodón de la nao detenida en el mismo puerto en 1508, es poco representativo, ya que iba con destino a Flandes (213).

Al lado de estos cargamentos, la sal era un artículo poco tentador para los patrones gallegos. La noticia más temprana que tengo recogida del suministro directo desde Andalucía no es anterior a 1509, en que el mercader pontevedrés Johan Fernandes da Ucha fleta un navío de Arnemuiden para que el patrón de éste se la vaya a buscar «a Santa María del Puerto, a donde mas probecho e mas barato lo allare de dentro de la baya de Calez (214)».

2/ *El comercio secundario y su redistribución*

Al lado de este comercio de artículos de primera necesidad discurre otra corriente de tráfico, más ligada en calidad —que no en volumen— al gran comercio internacional. Una de las causas principales de la existencia de esta corriente secundaria es el interés, sólo regular, que para la tierra gallega tenían los cargamentos de retorno que Andalucía podía ofrecerles, antes de la apertura de sus salinas. Ni el aceite, ni el trigo ni los vinos eran productos que Galicia necesitase importar regularmente; sin embargo, los buques no podían volver de vacío ya que, aun en el caso de ejercer el transporte, todos o buena parte de los hombres de la tripulación contaban con sus pequeños negocios particulares para remunerarse del viaje.

Así es cómo los gallegos, en su incesante vaivén entre los puertos andaluces y los Mares Estrechos, se convirtieron en acarreadores, intermediarios y revendedores de los productos de una y otra área. Dada la orientación mercantil de las tripulaciones, este comercio de redistribución es sumamente escurridizo para localizarlo en las fuentes. Los cargamentos de los mercaderes ajenos a la «compaña» del buque, los de éstos en su dimensión de mercaderes, su pacotilla en tanto que marineros, no siempre son fáciles de distinguir entre sí.

La información más antigua que tenemos sobre estos viajes se refiere al que en 1320 hacen un grupo de mercaderes gallegos: Domingo Pérez, de Santiago, Alfonso Pérez, Fernando Martín, Vicente Eanes, Pedro Domingues Carneiro y Fernando de Santa Marta, de Sevilla a La Rochelle (215). Pero el campo de acción más interesante

(209) OTTE, *El comercio exterior andaluz*, pp. 133, 137.
(210) *Ibid.*, 215.
(211) *Ibid.*, 226.
(212) *Documentos... Pontevedra*, I, 220 ss., 328 ss.
(213) OTTE, *Op. cit.*, p. 218.
(214) AHPPO, Munic. IV-D, *Restos prot. 1509*, escr. de 27/3/1509.
(215) *CPR 1317-21*, p. 481.

de esta actividad distribuidora está en las relaciones triangulares Andalucía - Galicia - Inglaterra/Flandes, que estudié ya hace tiempo en otro trabajo (216). En esencia, las rutas de este tráfico se complementan de la siguiente forma:

a) Ruta de ida y vuelta Galicia-Andalucía, con almacenamiento de los productos andaluces en puertos gallegos, en espera de su venta en Inglaterra, Flandes o Bretaña.

b) Desde un puerto gallego, viaje directo a Flandes, Inglaterra o la costa franco-bretona, donde se revenden estas mercancías junto con otras de origen gallego.

c) Ruta desde Andalucía a algún puerto del Norte. Generalmente en estos viajes el transporte por cuenta ajena y el comercio particular de los gallegos están mezclados casi a partes iguales. Puede o no haber una escala intermedia en Galicia. Esta ruta se funde en muchas ocasiones con la ruta larga Levante-Poniente, que parte de Génova o de algún puerto de la Corona de Aragón, y que se ha estudiado en un capítulo previo.

Lo más característico de esta corriente secundaria es la diversidad y el pequeño volumen de las partidas, con una participación importante de los miembros de la tripulación, más que de mercaderes mayoristas. Los ejemplos que damos a continuación han sido ya citados, al tratar del comercio inglés. Creo, sin embargo, que no está de más detenernos aquí en algunos detalles del cargamento que interesan sobre todo a este comercio con Andalucía.

Algunos de ellos ponen en evidencia el carácter de depósito intermedio que tienen los puertos gallegos, de donde se han sacado artículos andaluces junto con otros del país. En Julio de 1474 entra en Bristol el *Jesús*, de Noya, patrón Roy Lopes. Entre los cargadores, todos gallegos, llevan 12 toneles de vino dulce, una caja de jabón aromático («smigmatus»), 2 toneles de aceite, 8 sacos de algodón, y algo de sal, en compañía de hierro y sain de procedencia gallega (217). En 1485 el navío *San Miguel* de Santiago, procedente de Galicia, descarga en Southampton, para llevar por vía de tierra a Londres, un cargamento de vino dulce, andaluz (218).

Son numerosos también los viajes directos Galicia-Inglaterra, de carácter mixto, en los que se hace comercio y transporte al mismo tiempo. Los más significativos son los de Gomes Ares, que, al tiempo que transporta vino de un mercader de Sanlúcar, lleva una respetable cantidad de pasas (4 *pecks* por 6 £ 13 s. 4 d.), grana por valor de 24 s. y 4 toneles de vino (219), los de Alfonso de la Cruz y sus socios, con vino y pasas (220), los de Diego de Soto y Pero Afonso da Mariña, con vinos bastardos y de Romania, fruta, seda, en los que entra buena parte de la tripulación (221), y que proceden de Sevilla.

Los viajes en sentido inverso son lógicamente menos frecuentes, ya que en esa dirección se suele ir cargado hasta los topes de pescado. Sin embargo, está registrada la llegada a Palos y Moguer, en 1432, de la nave de Gonçalvo Correa, con paños (222).

---

(216) FERREIRA, E., *El papel de Galicia en la redistribución de productos andaluces, visto a través de los archivos ingleses*. «Actas del II Coloquio de H.ª Med. Andaluza», Sevilla, 1982, pp. 241-247.

(217) PRO. E122-19-10A.

(218) PRO. C1/67/150.

(219) PRO. E122-142/10.

(220) PRO. E122-143/1.

(221) RYMER, *Foedera*, V³, p. 180 ss.

(222) El conflicto entre Moguer y Palos por el despojo del navío duró 60 años (AHN. Osuna, leg. 290/19, cit. GONZALEZ GOMEZ, A., *Moguer en la baja Edad Media*, pp. 91-92).

Junto con los bretones, los gallegos desempeñan también un papel de intermediarios entre Andalucía y el Algarve (223) y más tarde, en la línea Galway-Cádiz, en la que ellos comercian al mismo tiempo (224).

*** El comercio con el Reino de Granada**

Los puertos de Málaga y Almería eran escalas regulares de los gallegos en su ruta hacia el Mediterráneo. No solamente escalas técnicas, ya que en ellos se cargaban —y probablemente se descargaban— diversas mercancías. Para el período nazarí faltan completamente las fuentes locales. Sin embargo, por referencias indirectas podemos adivinar un movimiento regular: los buques gallegos, que no parecen tener mucho impedimento para realizar esas escalas, hacen de intermediarios de los puertos de la Andalucía occidental; en 1435, Pero Tafur embarca en Sanlúcar en uno de ellos, que lo deja en Almería (225). El papel de las carracas genovesas en ese tráfico es ciertamente de primera fila (226): pero no olvidemos que la ruta Levante-Poniente tenía una segunda corriente de tráfico, más flexible: la de los *tramps* castellanos (227), entre los que estaban los gallegos. Es probable que las personas con quienes más vinculados estuviesen en esos puertos fuesen precisamente los mercaderes de la colonia genovesa, que les facilitarían protección y salvoconductos.

Para después de la conquista, se conservan en Málaga cuatro legajos de protocolos notariales estudiados a fondo por López de Coca, que, aun dentro del predominio absoluto de marinos de otras procedencias que pasan por el puerto (228), señala la presencia de gallegos operando allí como transportistas al servicio de mercaderes mediterráneos (229); a través de los registros del Peatge de Mar de Valencia podemos ver que las escalas, tanto en Málaga como en Almería, donde cogen pasajeros, esclavos, seda y frutos secos (230), son bastante frecuentes.

---

(223) Hacia 1447, unos y otros «levam a Callez e a Barrameda as carregações e trazem triguo e outras mercadorias de que se a terra serve» (ATT, *Odiana*, 1.4, f. 69, 2.ª col., en *Descobrimentos*, I, p. 451).

(224) Cf. el viaje del *Corpo Santo* de Pontevedra en 1522, en el que el maestre y «compaña» se reservan la cuarta parte del espacio de carga para sus propias mercancías. Una escritura asociada a este viaje, el contrato de un marinero que va a ir en él, estipula que este hombre no cobrará soldada, yendo al tercio de las ganancias que se hagan en el viaje de ida y de vuelta (AHPPO, Prot. A. G. do Sisto, 1522, ff. 55-56 v. y 96-96 v.).

(225) *Andanzas y viajes...*, p. 3.

(226) «[La falta de fuentes] nos obliga... a participar de algunos tópicos tales como el de que ese comercio estuvo siempre asegurado por navíos italianos dada la inexistencia de una marina nazarí» (LOPEZ DE COCA, *Comercio exterior del Reino de Granada...*, p. 336).

(227) V *supra*, cap. I de esta parte.

(228) *Los genoveses en Málaga...*, p. 624.

(229) En 1498 unos mercaderes mallorquines cargan trigo para Mallorca en una nao gallega. La fecha, 19 de Febrero, indica que acaba de llegar con pescado, allí o a otro puerto cercano (Arch. Prot. Málaga, Leg. 2, escr. de 19/2/1498, cit. LOPEZ DE COCA, *Comercio exterior del Reino de Granada...*, 374, n. 171).

(230) En 1494, la carabela de Pero Martís, de Muros, hace escala en Almería, Denia y Cartagena; la nao de García de Veria, en Almería y Cartagena; la de Ares Afonso, en Gibraltar, Málaga, Cartagena y Alicante; en 1500, la de Alvaro de La Guardia, en Cádiz, Málaga (donde carga un esclavo y nuez de agalla propiedad del patrón) y Alicante (PEATGE, pp. 258, 260, 263, 323).

*** Los transportes**

La actividad transportista de los gallegos en Andalucía queda, por lo que se puede ver, completamente solapada por su propia actividad comercial; si con frecuencia ponen sus buques al servicio de fletadores extraños, tanto en dirección al Mediterráneo como en el viaje de vuelta hacia Galicia, no se da aparentemente el caso, como en Cataluña y Génova, de unos transportes en estado puro, sin intereses activos en el viaje, ni de que se desvíen de sus rutas habituales por exigencias de sus fletadores. Por consiguiente, si esta actividad debía de dejarles unos interesantes ingresos complementarios, no podemos estudiarla convenientemente aislada. Faltan fuentes sevillanas que nos ilustren sobre la naturaleza de los viajes que aparecen abundantemente documentados al estudiar la actividad de los gallegos en otros países que enlazaban por vía marítima con Andalucía. Hay viajes desde Sevilla y Cádiz a Valencia, Barcelona y Génova; al reino de Granada y a Portugal; a Galicia, Inglaterra, Irlanda y Flandes. Pero en qué medida eran de puro transporte o del tipo mixto que vimos más arriba es algo que no hay forma de averiguar.

Los viajes con fletadores andaluces que tengan trazas de haber contratado la totalidad del buque son raros. En 1427 tres mercaderes de Sevilla, Antonio Sánchez, Jácome Díaz y Antonio «Rondis», que han fletado la nave coruñesa *Santa Clara* para hacer viajes entre Sevilla y Bristol, Londres y Southampton, solicitan un salvoconducto para ellos, la nave y sus treinta tripulantes, lo que hace pensar en que la tienen a su entera disposición (231). El caso de la *Santa Catalina* de Vivero, que en 1378 llega a L'Ecluse con mercancías de varios genoveses de Sevilla, no está muy claro: hay demasiados mercaderes gallegos a bordo como para pensar en un fletamento global (232).

Resulta interesante, en todo caso, examinar el material que, en el capítulo que sigue, trate de las diversas rutas de transporte al servicio de la Corona de Aragón y de las repúblicas italianas, con vistas a obtener más información sobre el particular.

3) *LAS ISLAS AFRICANAS*

Unas pocas líneas bastan para no dar la sensación de haber olvidado este rincón del Atlántico, y justificar la atonía que parece reinar en sus contactos con Galicia. Las noticias son pocas y tardías. Por lo que respecta a las Canarias, sabemos de la existencia entre Andalucía y las islas de una línea grano/azúcar, completamente dominada por los andaluces, pero en la que ocasionalmente operaban transportistas vizcaínos y de otras partes (235). Entre 1505 y 1526 solamente se registran dos viajes entre Galicia y Canarias (234).

Las islas portuguesas estaban, como se puede suponer, aún menos accesibles. Es cierto que hay recaladas de navíos del rey de Portugal en Bayona, procedentes de

(231) PRO. C76/106 m. 5; E28/47.

(232) GILLIODTS, *Cart. Estaple Bruges*, I, p. 290.

(233) AZNAR VALLEJO, Eduardo, *Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del S.XV y comienzos del XVI*, «Actas del II Coloquio de H.ª Medieval Andaluza..», pp. 269-281.

(234) *Ibid.*, pp. 280-281.

Azores y Madeira (235), pero parece tratarse de escalas en tránsito hacia Flandes. De allí procede, precisamente, nuestra única noticia sobre el viaje de un gallego, el mercader Alonso de Prada, asociado a tres mercaderes florentinos, que recibe de Girolamo Frescobaldi, de la nación de Florencia en Brujas, un poder para recibir cuentas y cobrar sumas de sus factores y criados en Madeira, en 1511 (236).

Para terminar, no hay ni rastro de gallegos en el tráfico de Guinea: sus únicas visitas al continente africano no pasarán de la costa de Berbería y se harán al servicio de ciertas potencias mediterráneas que estudiaremos en el capítulo que viene a continuación.

(235) En 1494 son robadas dos carabelas que iban de Portugal a la Mina de Oro, y de Madeira a Flandes (AGS-RGS-III-1495, 166, 510); Cf. también la arribada a Ribadeo, donde es arrestado y despojado, de un navío de S. Miguel (Azores), desviado de su ruta a Inglaterra, en 1473 (AGS-RGS-III-1490, 242).

(236) SAB. *Reg. Procuratien 1510-11*, f. 49, n. 3.

CAPITULO IV

El Mediterráneo

«En este mismo tiempo [1304] algunos de Bayona de Gascuña, con sus naves, que llaman *cocche*, pasaron el estrecho de Sevilla y vinieron a este mar nuestro dedicándose al corso y haciendo bastante daño; y de entonces acá los genoveses, venecianos y catalanes se acostumbraron a navegar con las cocas y dejaron de navegar con las naves grandes, porque la navegación era más segura y porque resultan más económicas; y esto fue para estas nuestras costas un gran cambio en cuestión de navíos (1)».

Con estas palabras presenta el cronista Villani a los primeros cantábricos que aparecieron en aguas mediterráneas, y cuyas naves revolucionaron los transportes del área. A estos gascones siguieron pronto los súbditos del rey de Castilla: vizcainos, guipuzcoanos, gentes de Castro, Santander y San Vicente, y poco después andaluces y portugueses. Sus «cocas», «cocas bayonesas», «naus castellanas», «barchas castellanas» fueron cada vez más solicitadas según se abría una nueva etapa en la evolución del comercio marítimo: llegaban a punto para acarrear las mercancías humildes y voluminosas que se abrían ahora paso en los circuitos de larga distancia: los artículos de primera necesidad, como la sal, el grano, el vino; las materias primas de la industria, como la lana, los cueros y el alumbre, productos eminentemente vulnerables al agua y que no se podían empaquetar cuidadosamente como los artículos de lujo que habían constituido la base del comercio anterior. Aquellas naves cubiertas, cerradas, de cascos bien construidos que los protegían contra la intemperie y los golpes de mar, habían llegado para quedarse.

Castellanos y portugueses abundan en Mallorca en los años 20 a 50 del siglo XIV (2); se les puede encontrar en las salinas de Caller en los 40, en Génova en los 50 y 60 (3), a donde acudían transportando seguramente, como lo harán después, algo de hie-

---

(1) VILLANI, Giovanni, *Crónica*, t. VIII, cap. LXXVII, cit. FERNANDEZ DURO, *La Marina...*, 55 n. 2 (la traducción es mía).

(2) AHM, *Ancoratges*, 1097 a 1102 (años 1321, 1324, 1330-32 y 1340) y ACA MR, *Ancoratges*, libro I (años 1351-55). V. también el comentario de estas fuentes en DURLIAT/PONS, *Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV*, «Actas del VI Congreso de Hª de la Corona de Aragón. Cerdeña 1957», Madrid, 1959, pp. 345-363.

(3) Ciro Manca, estudiando el comercio de sal, ha encontrado vizcaínos, santanderinos y sevillanos en Caller desde esas fechas (por otra parte, son las fuentes más tempranas que se conservan para ese puerto), en *Aspetti dell'espansione economica Catalano-Aragonesa nel Mediterraneo Occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1966, pp. 248-249. V. también DOEHAERD, R. *Les relations commerciales... aux XIIIe-et XIVe-siècles* v. 3, y LIAGRE-DE STURLER, *Les relations... 1320-1400*, para Génova.

rro, pero sobre todo para dedicarse a los transportes dentro del área, al corso o a la piratería pura y simple. Cuando estalle la guerra entre Castilla y Aragón, en la que tendrán gran importancia las operaciones navales, acudirán muchos más, que se quedarán y atraerán a otros una vez firmada la paz (4). Pero todos estos castellanos, pioneros de las rutas mediterráneas, proceden de Vizcaya y Guipúzcoa, de las Cuatro Villas y ocasionalmente de Asturias: no hay entre ellos ningún gallego.

Estos fueron los últimos en llegar, muchas décadas después de los primeros que les abrieron paso y les prepararon el terreno. Su retraso se debió, además, a razones particulares, e introdujeron la novedad de llegar desarrollando primordialmente una regular actividad comercial. Ellos precisamente, y no los vascos y cántabros, que ya llevaban mucho tiempo allí, son los que, en frase de Vicens Vives, «aprendieron el camino del Mediterráneo entre 1382 y 1393 (5)». De hecho, se puede datar con bastante aproximación el año de su aparición, que muy probablemente es 1380.

En efecto, los más antiguos documentados aparecen por primera vez en Valencia, llegados en el invierno de 1380-81; no se les puede localizar, como veremos, en otros registros catalanes o mallorquines anteriores a estas fechas; tampoco aparecen en los registros aduaneros de los años 1376-77 que se conservan para Génova (6), pese a que hay en ellos numerosos castellanos de otras partes. En Barcelona, el primer documento en que aparecen, salvo error u omisión, data de 1392. En esa década de los noventa ya los tenemos sobre las rutas de las Baleares, Génova y Toscana, unos «castellanos» más entre sus otros compatriotas a sueldo de los mercaderes del área, o ejerciendo actividades piráticas (7).

Las razones de la presencia de los primeros castellanos en el Mediterráneo son una cuestión que ha incitado a muchos historiadores. No añadiré aquí otra teoría más, entre otras cosas porque no es ése el objetivo de mi investigación. Pero sí hay que decir que, sean las que fueren esas razones, no tuvieron en su día la fuerza suficiente para sacar a los gallegos de su área tradicional de actividad.

¿Qué fue lo que condicionó su ausencia, cuando el resto de los castellanos ya estaba lanzado, utilizando como trampolín la importante base de Cartagena, dedicados, norteños y andaluces, a realizar trabajos de acarreo por todo el Mediterráneo occidental?

Si el resto de los marinos del Norte, corsarios o transportistas, se hacían siempre

(4) V. Pero LOPEZ DE AYALA, *Crónica de Pedro I*, caps. XI, XVIII, XIX y SUAREZ FERNANDEZ, L., T. XIV de la *Historia de España* dirigida por Menéndez Pidal, p. 229-30, 348.

(5) VICENS VIVES, J. y SUAREZ FERNANDEZ, L. *La economía de los países de la Corona de Aragón en la baja Edad Media*, «Actas VI Congr. Hª C. Aragón», p. 115.

(6) Publicadas por John DAY, *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris, 1963.

(7) Entre 1395 y 1399 se constituyen en Sicilia enclaves de piratas castellanos y catalanes, instalados allí de forma permanente, pero superpuesto a este fenómeno, se da una «triple invasión de piratas ibéricos»: 1) catalanes, los más numerosos, unos 50; 2) sevillanos, portugueses, gallegos y vascos, unos 15. Entre ellos, a juzgar por el mapa que presenta, hay 3 gallegos, aproximadamente de las Rías Bajas; 3) capitanes de las Ordenes de Rodas y Montesa. Operan principalmente en el sector de costa Porto Pisano-Nápoles, costa SE de Cerdeña y Berbería. Atacan sobre todo a venecianos, y luego a genoveses, berberiscos, anconitanos, etc. Los castellanos y portugueses se escabullen a todo control e invocan la guerra contra el infiel, represalias, etc. (BRESC, Henri, *Course et piraterie en Sicile (1250-1450)*, «Actas I Cong. Hª Mediterránea», en «AEM» 10 (1980), pp. 751-757. Este trabajo, que parece haber usado fuentes notariales sicilianas, va totalmente sin notas, sin nombres y apenas sin fechas, y los mapas que presenta son prácticamente mudos; no puedo por tanto autorizar mejor este dato.

un hueco aun en tiempos de guerra, al servicio de una u otra potencia, asaltando buques enemigos, forzando bloqueos, emprendiendo rutas con las que nadie se atrevía, haciendo, en suma, el trabajo duro del ya arriesgado comercio marítimo de entonces, lo cierto es que los gallegos, poco amigos del peligro y de la aventura, y seguramente (hablando en general) peores navegantes, no ven en el Mediterráneo más que un mercado para su pesca. Su actividad de transportistas, si bien será cada vez más importante, estará siempre subordinada a sus campañas anuales de exportación de pescado.

Surge entonces otra pregunta: si el Mediterráneo, como sabemos bien, necesitó siempre pescado salado, y llegó incluso a complementar sus escasas capturas con un abastecimiento por tierra y desde lejos, ¿por qué los gallegos no aprovecharon antes este mercado? La respuesta ya la sabemos: lo hicieron cuando tuvieron unos excedentes exportables que llegasen más allá de Sevilla. Y esos excedentes, a su vez, sólo los consiguieron cuando pudieron disponer de las cantidades de sal que podían suministrarles los dos nuevos centros de producción salinera de Bretaña y Portugal, cuyo despegue internacional se inició, como ya vimos, pocos años antes, en la década de los 70.

Parece bastante claro que esta disponibilidad casi ilimitada de sal que permitió un aumento de la producción de salazones está en la base de la auténtica escalada que protagoniza el pescado gallego en el Mediterráneo, iniciada en la década de los 80, acelerada en los 90, y que por otra parte aprovecha una coyuntura muy favorable. Barcelona, apenas convaleciente del hambre de 1373-75 (8), se enfrentaba a una crisis que afectó visiblemente a su flota mercante y que se inició en 1380 (9). Los años 1392-94 fueron también buenos para los transportistas castellanos, con la expedición del infante Martín a Sicilia, que significó un reclutamiento masivo de naves catalanas, dejando libres a los extranjeros sobre las otras rutas (10). Por otra parte, el declive de las Cuatro Villas de la marisma castellana y su progresiva regresión del Mediterráneo va dejando un hueco que los gallegos se van a apresurar en ocupar. Todo ello apoyado por la política de los Trastámara, especialmente de Enrique III, en su búsqueda de poderío naval y de apoyo a las flotas nacionales.

Un síntoma a observar de cerca es el tardío establecimiento de los consulados castellanos en el Mediterráneo que, como hemos visto en otra parte, data de muy poco después de 1380. Su fundación, cuando los castellanos llevaban ya unos tres cuartos de siglo cruzando por aquellas aguas, significa que hasta ahora no se contemplaba la presencia regular de naves y mercaderes en actividades de comercio pacífico, y que los que hasta la fecha andaban por allí tenían carácter aventurero o eran simples transportistas de otras potencias.

Pues los gallegos eran, ante todo, comerciantes. Su entrada en el Mediterráneo se hizo pisando firme y sin tanteos; los otros castellanos les habían hecho de pioneros y tal vez preparado los mercados. Sus primeras apariciones no tienen nada de tímida prospección ni de viaje experimental. Si bien su número irá creciendo, los primeros desarrollan una actividad comercial y transportista sin inmadurez ni titubeos visibles,

(8) CARRERE, Claude, *Barcelona, 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, 1977, t. II, p. 31.

(9) La cronología de esta crisis, establecida por Pierre Vilar y Vicens Vives y seguida por Carrère, es discutida por Mario DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa, al segle XIV*, Barcelona, 1976, p. 12. En cualquier caso, es un hecho la decadencia de la flota catalana en esos años.

(10) DEL TREPPO, *Op. cit.*, pp. 33-34.

como se puede observar comparando los que encontramos a uno y otro extremo del siglo XV. Por lo que toca a sus instrumentos materiales, cuando llegan ya han dejado atrás la coca y entran con su flota actualizada para la nueva etapa: naos y barcas, a las que pronto se unen balleneres y carabelas, serán sus embarcaciones favoritas hasta el siglo XVI.

Los mercados de pescado se los encontraron hechos ya de antiguo: cambiaron los hombres y la forma de transporte. El suministro pasó, de hacerse a cuentagotas por recuas de arriería que llegaban desde el Cantábrico por las rutas del valle del Ebro, a llegar en cantidades masivas, por mar, y a un precio indudablemente más económico. La aceptación del pescado llegado de Galicia tuvo que haber sido entusiasta por parte de los corredores y mercaderes interesados en ese tráfico.

Si podemos establecer una relación directa entre la disponibilidad de sal y la expansión de las exportaciones —que, dicho sea de paso, va a afectar también a los portugueses del Norte, que les irán pisando los talones y serán sus principales competidores en el área—, nos quedan por conocer los pormenores de su penetración, llenos de interrogantes mal resueltos.

En primer lugar, está el de la carrera que se entabla con los portugueses por los mercados. Los portugueses llevaban ya bastante tiempo navegando por allí, pero no parece que lo hicieran vendiendo pescado. Son gente de Porto para abajo y aparecen en fechas incongruentes con este comercio. Los de Viana, Caminha, Ponte de Lima, Vila do Conde... son casi contemporáneos de los gallegos; pero hasta ahora parecen haber llegado a Valencia un poco más tarde que éstos en los viajes regulares de importación.

Otra posibilidad: ¿llegaron los gallegos a los puertos de la Corona de Aragón en seguimiento de su propio pescado, cuyo excedente estaba siendo reexportado desde Andalucía o Cartagena? Es más que probable. No hay documentación suficiente para conocer el papel intermediario de Cartagena en esos años, y si los gallegos establecieron en ella su primer mercado mediterráneo y una posterior base de lanzamiento. Puede también que los primeros envíos de pescado procedentes de Galicia llegasen en los navíos vascos que lo llevarían como flete de ida.

Pero otro dado, éste seguro y bien documentado, nos informa de que los gallegos y portugueses conocían muy bien las necesidades de los mercados catalanes antes de estar en condiciones de cubrirlas ellos mismos. En los años 70, y probablemente de bastante tiempo atrás, mercaderes catalanes establecidos en Lisboa se dedicaban a comprar sardina a los pescadores, ahumarla ellos mismos y enviarla a Sevilla y a su país, cargando también merluza y otro pescado (11). Vimos ya cómo en esos años había

(11) Documento anterior a 1377, en que se establecen las condiciones del tráfico de mercancías en Lisboa: «E de custume que os mercadores catellaães ou outros... que conprarem sardinhas perá carregarem pera Aragom ou pera Seuilha. E quando no tempo da sardinheira conpram barcas com sardinhas e as poeren em sas lojas ataa que as carreguem ham de pagar a dizima... E de custume que sse os dictos mercadores que conprarem as dictas sardinhas frescas e defumarem... algüũa conthia das dictas sardinhas... ham de pagar a dizima... E sse os dictos mercadores carregarem pexotas ou outro pescado paguam dizima de quanto custar...» (*Descobrimentos Portugueses*, I-sup. p. 57). Sobre estas colonias catalanas en Portugal, por otra parte mal conocidas, v. la comunicación de M.ª José Lagos TRINDADE, *Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Age*, «Actas I Congr. IIª Mediterránea», pp. 343-359. No hay el menor indicio de que hayan hecho operaciones de este tipo en Galicia; no salían de las grandes plazas como Lisboa.

colonias de pescadores gallegos en Portugal, cómo en general frecuentaban los puertos portugueses y Sevilla. Los contactos eran frecuentes y tienen que haberles puesto sobre la pista del mercado que tenían esperando por ellos.

A partir de entonces, el acarreo de pescado se hará tenaz y regularmente todos los años, aun en tiempo de guerra, y sólo interrumpido fugazmente con motivo de alguna crisis que lo afecte muy directamente, como la que alejó a los castellanos de Valencia en 1405 y 1406 por un boicot fiscal. Ni la guerra con los portugueses en los años finales del XIV, ni las repetidas medidas defensivas de los catalanes a mediados del XV, ni siquiera el largo eclipse de los años 60 y 70 de ese siglo, en que el tráfico flojea pero no se interrumpe, podrán hacer mella en una línea mercantil firmemente establecida, y que, aunque apuntando casi exclusivamente a los países de la Corona de Aragón, será la razón de ser de la presencia gallega en el Mediterráneo.

La actividad transportista, que ejercieron en las mismas condiciones que el resto de los castellanos, fue un subproducto de los viajes comerciales. Una vez allí, descargado el pescado y los cueros y sin muchas probabilidades de realizar un segundo viaje del mismo tipo, no había nada que hacer hasta el otoño. Entre volver a Galicia para tentar fortuna en viajes a Inglaterra o Flandes, por las aguas peligrosas del Canal y compitiendo con vascos y bretones, y quedarse por allí, cuando lo peor del invierno ya había pasado, con una navegación menos dura, fletes seguros, menos riesgo personal —pues, aunque el Mediterráneo de los siglos XIV y XV no era precisamente una balsa de aceite, ellos, como neutrales, solían salir mejor librados—, muchos se quedaban durante algunos meses más; algunos, todo el verano para regresar en Agosto o Septiembre. Unas cuantas rutas simples, generalmente muy ligadas a determinados productos: sal, trigo. Con mucha frecuencia, un fletamento global de la nave (el sistema *a scar, ad scarsum*), que la ponía en su totalidad a disposición de una persona o grupo de personas; y unos mínimos intereses mercantiles propios en el tráfico interno del Mediterráneo, en el que son ante todo unos mercenarios. Sin embargo, no dejemos que los fletamento *a scar* nos den la impresión de hallarnos ante unos transportistas especializados. Los buques gallegos del Mediterráneo, salvo excepciones, funcionaban como mixtos de carga y pasaje. Pese a estar entre los barcos más malolientes de su época —el pescado, el saín, los cueros crudos y la humanidad sin lavar— eran numerosos los pasajeros que viajaban en ellos. Mercaderes y sus criados, mujeres con niños y esclavos domésticos, judíos y moros de Berbería, altos oficiales del gobierno de Mallorca que viajan con su plata de mesa, comparten el reducido espacio de a bordo con la numerosa tripulación. En los entrepuentes cocean las mulas de los abades gallegos en visita a Sicilia y los rocines de los mercaderes valencianos. El patrón de un laúd mallorquín, que ha ido a comprar madera a Valencia, encuentra que una de las vigas es demasiado grande para llevarla en su embarcación, y la carga sobre una nao de Noya que lleva la misma ruta. Un artesano y su mujer se trasladan con todo su ajuar doméstico, y un mercader genovés que va a Poniente, poco atraído por la comida de a bordo, embarca un barrilito de atún en aceite (12). Toda esta gente, como también los tripulantes, llevan también sus pequeños lotes de mercancía: hasta el siglo XVIII por lo menos, viajar por mar implica el cubrirse parte de los gastos de esa manera, haciendo un comercio ocasional.

Si bien hay unas rutas preferidas, unos mercaderes con quienes se contratan más frecuentemente que con otros, lo que hacen es puro *tramping*, yendo de un lado para

(12) ARV. *Coses Vedades, passim.*

otro al azar de las cartas de fletamento, quedando desocupados al fin de cada contrato y a la espera del próximo cliente. Para asegurárselo y ganar tiempo, es notable en esta área —mucho más que en el Atlántico y Canal— el recurso al sistema de patrones múltiples o delegados, a base de cartas de poder y procuración, que permite a los patrones-empresarios gran libertad de movimientos y la posibilidad de estar simultáneamente atentos al mercado y al servicio de sus clientes.

Su *modus operandi* es el siguiente: mientras el barco se hace a la mar, al mando de uno de los patrones, el otro —u otra persona apoderada, o incluso el propietario principal del buque— se queda en tierra, localizable en la lonja o en alguna taberna del puerto, pendiente de las oportunidades de trato y con capacidad suficiente para contratar por su cuenta. De esta forma, cuando el buque rinde viaje, suele tener un nuevo porte esperándole, y los temidos tiempos muertos se reducen al mínimo.

Aunque frecuentadores, como los vascos, de casi todos los puertos del Mediterráneo occidental, los gallegos, a diferencia de aquéllos, tienen unas bases de operaciones muy concretas y limitadas. Son éstas los puertos que abastecen regularmente de pescado y cueros, y donde se han creado unos contactos que les procuran fletes y amparo legal y económico. En ellos recalan una y otra vez, al término de sus viajes, a la espera de otros nuevos o de volverse a Galicia.

Raras veces salen de la mitad occidental del Mediterráneo. Algunos viajes a Venecia y «Romania», realizados desde puertos catalano-aragoneses, tienen un carácter muy episódico. Barcelona, Valencia, Mallorca, son sus tres bases principales. Probablemente también Nápoles, aunque el estado de la documentación en esta ciudad no permite por el momento emprender investigaciones en este sentido (13).

Génova y Marsella serán bases en unas coyunturas determinadas, y mayoritariamente para transportes; en cuanto a los demás, serán simples escalas, aunque ciertamente muy familiares y muy trabajadas, en el transporte de trigo y sal.

1) *LA CORONA DE ARAGON*

a/ *Los años iniciales: 1380-1391*

La existencia de unas fuentes portuarias para Sevilla y, sobre todo, para Cartagena (14) nos hubiera dado la clave del avance por el litoral mediterráneo de los navíos gallegos y sus etapas. Hay muchas pruebas de que este avance se hizo tardíamente y se debió, como vimos, a la expansión de la industria salazonera, cuyo suministro a Aragón y, al menos en parte, a Sevilla estuvo por lo menos hasta 1377 en manos de portugueses y catalanes con base en Lisboa. La actividad de estos catalanes en Sevilla está documentada a fines del XIII y en la primera mitad del XIV (15), y seguramente desempeñaban un papel importante en la presencia de este pescado en las poblaciones catalanoarago-

(13) Todavía se está recuperando el Archivio di Stato de los destrozos de 1943. Muchas series damnificadas están en curso de inventario, con prometedores resultados para investigaciones futuras. Cf. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, p. 195 y n. 256.

(14) Con el movimiento de castellanos por el Mediterráneo, «Cartagena adquirió... una gran importancia; pero siempre fue un puerto de guerra a la vez que una escala muy útil para los barcos italianos en ruta hacia el Estrecho» (SUAREZ, *Historia de España*, t. XIV, p. 348).

(15) CAPMANY, *Memorias Históricas...* II, 32, cit. CARRERE, *Barcelone...*, 660.

nesas, documentada abundantemente para esa época (16). Tal vez tenían también alguna mano en el negocio esos pescadores gallegos que vimos formando colonias en los puertos portugueses; pero no hay que dar tampoco demasiada importancia a los hallazgos en Galicia de monedas de la Corona de Aragón de época temprana (17); con un centro colector de monedas de las procedencias más exóticas como era Santiago, no hace falta buscar más explicaciones.

En el último cuarto del siglo XIV, la venta de pescado en Barcelona está todavía muy dominada por los *bischahis* de Castro Urdiales que, muy asentados en la ciudad, la llevan en ocasiones desde Sevilla (18). Los gallegos, al acudir directamente, irán progresivamente quitándoles ese tráfico de las manos.

Esta primera etapa parece ser exclusivamente valenciana. Aparecen documentados por primera vez en el Grao de Valencia, en los primeros meses de 1381 (14). Es cierto que las series portuarias conservadas en esta ciudad se inician ese año; pero parece un hecho positivamente comprobado que a finales de la década anterior todavía no estaban allí ni en ninguna otra parte. Vimos ya su ausencia de Génova pocos años antes. En los registros de Guiatges de Mallorca, de 1331 a 1377, tampoco aparecen (20). En Barcelona, cuyos registros notariales se remontan a 1370, y en los que aparecen ya gentes de Bermeo, Deva y Castro, el primer documento en que aparecen gallegos data de 1392 (21). El primer viaje se iniciaría, pues, en el otoño de 1380; es improbable que se remonte a mucho antes.

Teniendo en cuenta que las fuentes valencianas, hasta 1410, no mencionan los buques más que en ocasiones, y que los asientos fiscales son personales, hay que contar con muchas fugas y con poder sólo adivinar cuántos navíos gallegos fueron al Grao en la temporada 1380-81. Los asientos de *Coses Vedades* son, además, una fuente selectiva, que registra sólo una pequeña parte de la actividad mercantil del puerto, y que no es

(16) Cf. las colecciones de aranceles recogidas por GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comercio medieval*, Barcelona, 1976, *passim*. Desde 1221 a 1365, circulan sardinas, congrios, merluzas, sain, caballa *(sarda, verat)* no sólo en espuertas sino en toneles, por Barcelona, Valencia, Colliure, Tortosa, Perpiñán, Cambrils, Val de Querol (Cerdanya), Zaragoza, Alagón y Gallur. En 1243 hay un comercio marítimo con el recién reconquistado reino de Murcia y con Andalucía, por Barcelona y Tamarit (*Ibid.*, p. 68); por Tortosa, en 1298, pasa una corriente de tráfico «de Leuant a Ponent» y viceversa, por la que circulan las sardinas en «millers» y barriles, indicio de que se transportan por mar (*Ibid.*, p. 170-172).

(17) «Entre los escombros de un trozo derribado [de la muralla de Muros] fue hallada una moneda de plata del reinado de Alfonso IV de Aragón, 1327 á 1336» (ARTAZA, *Historia de... Muros*, p. 70, n.1). V. también el artículo de F.J. FARIÑA BUSTO, *La moneda medieval de la Corona de Aragón en el Museo de Pontevedra*, «MP», XXVIII (1974), pp. 106-115.

(18) AHPB. Manuales 10 y 12 del notario Bernat Nadal, *passim*.

(19) ARV. Registros de Coses Vedades, MR-1 (Publ. por M.D. CABANES PECOURT, Valencia, 1971).

(20) AHM. *Guiatges*, G-1 a G-3.

(21) AHPB. B. Nadal, *Decimum manuale*, f. 99 v. Para fechas anteriores, Claude-Guy Maubert, que ha estudiado a fondo el movimiento del puerto de Barcelona en 1357, a partir de licencias del ACA y de otras fuentes, y precisamente en los meses críticos de Octubre a Enero, señala la ausencia de castellanos, justificada de todas formas por la guerra. Una de las rutas que será más tarde una favorita de los gallegos, la del vino de Murviedro y Peñiscola, está en plena actividad, pero servida por catalanes. El tráfico que se observa es de todas formas de un radio relativamente corto: Agde, Alicante, Mallorca... faltan las rutas de larga distancia, escasean las cocas y las naos y se echa en falta, en rutas y navíos, la diferencia que introducen los castellanos (*Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357*, «Actas I Congr. Hª Medit.», pp. 659-688).

representativa, en cantidad ni en calidad, del comercio normal. En ellos se pueden identificar ese año a cinco gallegos, tres de ellos por lo menos patrones de sendas naves: Johan Carrión, de la barca *Santa María* de Cedeira, Afonso Saborido, de otra barca, y Afonso Ares, de una *nau castellana*. Un «Francesch» saca cinco puñales con destino a La Coruña (22). De los demás, un «Rodrigo Yuanyes» podría ser Rodrigo Anes Calseiro, un patrón de Noya que aparecerá con frecuencia en años posteriores. Esto, además de los muchísimos Fernando Alfonso, Johan Rodrigues, Pasqual Gomes, etc., patrones de *naus castellanas* que se mueven en dirección a Occidente en las fechas habituales de los gallegos, pero cuya vecindad precisa es imposible de averiguar. Habrá que añadir siempre un «más x» a las personas identificadas a partir de esta fuente.

Lo que se ve claro desde el principio es el carácter de tráfico regular que va tomando esta presencia. En los años siguientes, el número de gallegos identificados aumenta, y se repiten los mismos nombres: Afonso Saborido, Lopo Carnota de Noya, Afonso Ares, Rodrigo Anes, Johan de San Luis, de Noya... en 1381, seis gallegos; en 1382, cinco, uno de ellos de Noya, identificados, y bastantes dudosos; al año siguiente sólo se puede identificar a uno de Noya (23); pero un valenciano carga o viaja hacia Galicia (24); dos seguros y varios probables en 1384; en los años 1386, 87 y 88 resulta imposible identificar a nadie entre los muchos nombres probables, pero sin indicación de origen (25).

Aunque los registros de esos años no consignan día y mes, es fácil ver que la mayoría de los gallegos se agrupan en lo que corresponde al primer trimestre y último mes del año, movimientos estacionales típicos de la exportación de pescado, trazando en el calendario del Grao un patrón que se va a repetir en el futuro para todos los puertos. Sobre las mercancías propiamente dichas no tenemos más información que las «cosas vedadas» que sacaban: en su mayor parte efectos navales, armas y otros utensilios de cuchillería y objetos de madera en pequeñas cantidades, que no nos dicen nada sobre su poco probable comercialización en otras escalas. Aunque en general estos artículos son los mismos que saca todo el mundo, y que estos gallegos seguirán llevándose durante los cuarenta y pico de años que cubre la serie —los veremos con detalle más adelante—, lo único que en rigor se observa es que de momento tienen preferencia las sacas de objetos inmediatamente necesarios en las naves sobre los que se llevan a Galicia para venta o uso personal.

b) *Las vacas gordas: 1392-ca. 1450*

La temporada 1391-92 abrió el período mas próspero (al menos cualitativamente hablando, ya que no tenemos cifras de comercio) para los gallegos en la Corona de Aragón: en él, su actividad mercantil y transportista se ejerció sin trabas ni control, al abrigo de un largo período de paz entre Castilla y Aragón, y a favor de la crisis que estaba sufriendo Cataluña. Entre 1392-93 refuerzan su presencia en Valencia, aparecen en Barcelona y Mallorca y se dedican ya al transporte, introduciéndose en las principales rutas. Valencia y Barcelona se perfilan a partir de entonces como sus dos principales

(22) ARV. MR-1 (ed. CABANES, v.supra), n.º 81, 94, 176, 197, 435, 436.
(23) ARV. MR-3, f. 35 v. (Rodrigo Anes Calseiro).
(24) *Ibid.*, f. 39.
(25) Los registros citados (1381-88) llevan las signaturas MR-1 a MR-9.

plazas comerciales, las dos únicas que en el futuro se tendrán en cuenta, dentro de «Aragón» para fijar desde Galicia la cotización del pescado (26).

El año 1392 inició en Valencia un auténtico despegue: por el control de *coses vedades* pasan veintitantas personas, gallegos en su mayoría o con destino a Galicia (27). Empiezan a aparecer los apellidos de solera en el comercio de la sardina, casi todos de Noya o Pontevedra: Domingo Paz en 1392 (28), los Carnota, Romero, Ledo, Trigo, Romay... en 1393, año en el que se pueden identificar cinco navíos: dos de Pontevedra, dos de Noya y uno de La Coruña (29). En 1394 sólo se pueden localizar dos: uno el de Domingo Vidal de Pontevedra y otro el del noyés Afonso do Esteiro (30). En 1396, 25 hombres y 6 buques: dos de puerto desconocido y el resto de Pontevedra, Muros, Noya, La Coruña y Bayona (31). En 1397, 10 hombres que corresponden, por su origen, a tres navíos por lo menos: uno de Muros, otro de Pontevedra y otro de la ría de Arosa, solamente en la primera parte del año (32). En 1398, 4 navíos de Noya, otro de La Coruña y por lo menos dos de Pontevedra (33). En 1399, mucha gente de Pontevedra y Noya... El resto de los registros, hasta 1411, señala una concurrencia por el estilo.

En 1411 esta serie documental se complementa con la de Bailía, mucho más compleja, que especifica fechas y buques, y por la que podemos calcular las graves carencias documentales que tenía la anterior. La afluencia de gallegos es realmente grande: entre 1411 y 1434, año en que la serie se interrumpe, se detecta —y recordemos que son registros selectivos e incompletos— una media de 9 navíos por año, con unos máximos de 13, 17 y 15 en los años 1411, 1414 y 1417, respectivamente, y unos mínimos de 6 en 1412 y de 5 en los registros (incompletos) de 1429 y 1431 (34).

En Barcelona aparecen por primera vez hacia 1391, ya metidos de lleno en su doble actividad, mercantil y transportista (35). Por las mismas fechas pasan a Mallorca. El salto a las islas se hizo seguramente desde Valencia, e inmediatamente entraron en sus rutas de transporte, principalmente con Italia: los agentes de la Compañía Datini los utilizan en viajes a Génova y Porto Pisano, y en 1394 una «nave de gallegos» va de Mallorca a Brujas con cargamento suyo, seguramente vía Valencia (36).

* * *

Las relaciones comerciales entre Castilla y Aragón están, al menos por lo que respecta al tráfico marítimo, abandonadas a la iniciativa individual. No hay entre am-

(26) *Restos de minutario de Lourenço Eanes* (Pontevedra, 1433-34), en MP. C II-5, ff. 7 v., 14 v.

(27) ARV. MR-10, *passim*.

(28) *Ibid.*, f. 62 v.

(29) ARV. MR-11, *passim*.

(30) MR-12, ff. 75 v., 84 v.

(31) MR-14, ff. 32, 37, 42, 43, 44, 46 v., 47 v., 48, 87 v.

(32) MR-15 y 16, *passim*.

(33) MR-18, *passim*.

(34) V. Cuadro adjunto p. 710 ss.

(35) Un patrón de Noya llega en el invierno de 1392, con poder de un mercader de Muros para cobrar una partida de pescado vendida el año anterior (AHPB. B. Nadal, *Decimum manuale*, ff. 85, 99 v.).

(36) V. *infra*, el apartado dedicado a Toscana.

bos reinos un tratado comercial propiamente dicho, ni los mercaderes tienen concedidos privilegios o libertades recíprocos. Sólo hay unas buenas relaciones de hecho en los medios mercantiles, y una situación de paz pasablemente estable entre los reinos (37). Algunos regímenes aduaneros especiales son residuos de antiguas hostilidades. En Valencia, el tráfico desde y hacia Castilla está gravado por la *quema*, un impuesto que en 1395 consistía en 6 dineros por libra, en 1403 bajó a 2, y que se había originado tras la guerra con Castilla como una represalia fiscal, para convertirse luego en un impuesto fijo (38). La *quema* fue siempre un hueso duro de roer para los castellanos, que en 1405-6 llegaron a cortar sus relaciones comerciales con Valencia por la subida de la tarifa, y en varias sesiones de Cortes pidieron en vano que se negociase su supresión (39). A principios del siglo XVI se les cobraba a 3 d. por libra (40).

En Mallorca los navíos castellanos que llegaban a la isla con pescado debían tomar el *guiatge de vitualles*, que les ponía a cubierto de arrestos y presas; los abusos que cometían algunos amparados por él hicieron que en 1443 se les exigiese recíprocamente una caución y se frenase la concesión indiscriminada de estos pases (41). Una caución de este tipo se exigía también en Valencia, pero no tengo noticias de ella hasta fines del siglo XV (42); tal vez fuese una medida pasajera o tardía.

En los grandes puertos se iba formando una cabeza de puente, una pequeña colonia de gallegos residentes, casi todos relacionados con el comercio de pescado o actividades portuarias. Varios de ellos estaban ya completamente integrados en la población, eran vecinos y ejercían oficios; otros aseguraban los servicios de «recepción» de sus compatriotas, como Arias Galego, «ostaler al bordell» de Valencia y María Gonçalves «La Gallega», «fembra mundaria» activa en esa ciudad en la primera mitad del XV (43). Algunos patrones de Valencia eran oriundos, llegados quizá no hacía mucho tiempo, como Alfonso Galego, patrón de una pequeña barca de cabotaje en 1412 (44) y Diego de La Coruña —que a la larga termina llamándose Jacme de la Corunya— en 1426 (45).

La mayoría de esta gente había roto sus vínculos con Galicia; sin embargo encontramos otros que tienen un papel activo en el comercio y que deben de conservar bienes

(37) Sobre las relaciones comerciales castellano-catalanas en general, v. CARRERE, *Barcelona...*, II, pp. 30 ss.

(38) Un agente de Datini en Valencia en 1395 anota la tarifa de 6 d., pero avisa que «questo anno si debbe o levare o rachonciare per li comisari che son là» (DINI, Bruno, *Una prattica di mercatura in formazione (1394-1395)*, Firenze, 1980, p. 179). Cf. GARCIA SANZ, Arcadio, Artículo QUEMA en *Gran Enciclopedia Catalana*.

(39) Cortes de 1419, 1420, 1428 y 1442 (LADERO, *La Hacienda real*, 107).

(40) PEATGE, pp. 9-10.

(41) CAPMANY, *Memorias históricas...*, III, 231.

(42) En 1488, Afonso Cano, patrón de un ballener de Bayona, descarga una partida de pescado y cueros «consignat a ell matex per guiatge per ell e per la nau e companya», y paga derechos de peaje por ella (PEATGE, 136); el mismo año, Johan Conde, de Muros, lleva también una partida de sardina por el mismo concepto, pero de mucho menos valor, pese a que su navío es una nao (*Ibid.*, 139), y lo mismo Afonso do Outeiro (*Ibid.*, 147) y otros más. No parece exigírsele a todos.

(43) A 10/4/1404, Arias Gallego se hace fiador de un patrón sevillano que lleva a Sevilla a María la Gallega (ARV. B-243 (n.º 572); ésta es muy viajera: a 14/4/1412 va a Peñíscola (ARV. B-248b, f. 229) y en 1422 a Barcelona (ARV. B-258 bis, f. 236).

(44) ARV. B-248b, f. 319.

(45) ARV. B-264, f. 55; B-265, ff. 68 v. y 99 v.

y familia en su país de origen, a juzgar por sus desplazamientos. En Valencia, Martín de Santiago comercia con Galicia entre 1393 y 1411 (46); lo mismo hacen Johan de Santiago (1408-1426) (47) y Rodrigo de Santiago (1416-1426) (48). Otros, de diversas profesiones en la ciudad, son fiadores de los mercaderes llegados de fuera: Johan Romero, tocayo de un patrón de Noya y «apuntador» de la Lonja, avala a Johan Diez (49), y Johan Galego, zapatero, a varios mercaderes de Pontevedra que llegan con pescado, y a los que posiblemente compra cuero en otras ocasiones (50). Martín de Noya, «traginer a la Xerea» se obliga por Roy Gonçalves de Noya, que saca cáñamo, bajo caución, para Galicia (51). Alfonso de Santiago, «sartre a la çabataria», se hace también responsable de la caución de 200 sueldos que tiene que prestar el patrón coruñés Afonso de Eirís por llevar sana y salva a Galicia a María Fernández, mujer de Alfonso Ares, de Valencia (52). Estas mujeres gallegas, residentes en Valencia y que viajan solas o con sus maridos a Galicia parecen formar parte de un grupo de emigrantes que conservan los contactos con la tierra natal. Aparte de la ya mencionada, María Alfonso, hermana tal vez del Johan Alfonso que tiene una posada en el Grao y que presta la caución por ella, está casada con Tomás Yáñez, y en 1428 toma un pasaje para La Coruña en la nao de Martín García (53). En 1432 viaja también a Galicia, en la nao de Vasco Pardo, Mayor Rodrigues, mujer del barbero Gonçalvo Yanes, y presta fianza Gonçalvo Fernandes, «congrer e tonyiner al mercat (54)».

Al ir avanzando el siglo XV, y tal vez porque se han establecido unas relaciones de negocios más sólidas con los vecinos de Barcelona y Valencia, vemos desaparecer paulatinamente a estos gallegos residentes (que sin duda seguían existiendo) de los documentos en los que prestan sus servicios. Solamente en 1463, dos marineros, Pedro Gallego y Juan Gallego, moradores en Barcelona, hacen de testigos en un documento entre gallegos y catalanes (55). Por un proceso similar pasa el recurso a los Cónsules de Castellanos quienes, como vimos, hacen sentir su presencia cada vez menos según la posición de los gallegos se va afianzando en estas plazas.

La entrada en el mercado de los transportes se hizo en un momento en que los castellanos en general estaban infiltrándose en unas rutas hasta entonces celosamente reservadas para sí por los catalanes, e, inversamente, en otras que estaban vedadas a éstos y para las que tenían que encubrir su tráfico utilizando buques extranjeros. Una

(46) Envía quincallería, armas, latón, pez, tijeras, cobre, plomo, cofres con mercancías no especificadas en 1393, 1401, 1402, 1410, 1411, en naves de Noya y Muros (ARV. MR-11 (526); MR-20, f. 49; MR-21, f. 39 v., 46 v.; B-247, 118 v.-119; B-248, 68).

(47) Plomo, cobre, armas, cofres a Galicia en 1408, 1412, 1414, 1417, 1422 y 1427 en naves de La Coruña, Noya y Caminha (ARV. MR-26, 52, 53 v.; B-248 b, 195 v.; B-251, 10-10 v.; B-256, 115; B-258 bis, 104; B-264, 104) y en 1410 envía armas a Vizcaya en una barca vizcaína (B-247, 149 v.).

(48) En 1422 envía un cofre a Galicia en una nao de Noya (ARV.B-258 bis, 84); pero comercia bastante con Portugal (Viana) en 1416, 1417 y 1426 (B-255, 162 v., 163; B-256, 33-33 v.; B-262, 244 v.).

(49) ARV. B-264, 122-122 v.

(50) ARV. MR-11.059, 24-24 v.

(51) ARV. B-269, 367-367 v.

(52) ARV. B-256, 114-114 v.

(53) ARV. B264, 137 v.-138.

(54) ARV. B-269, 74 v.-75.

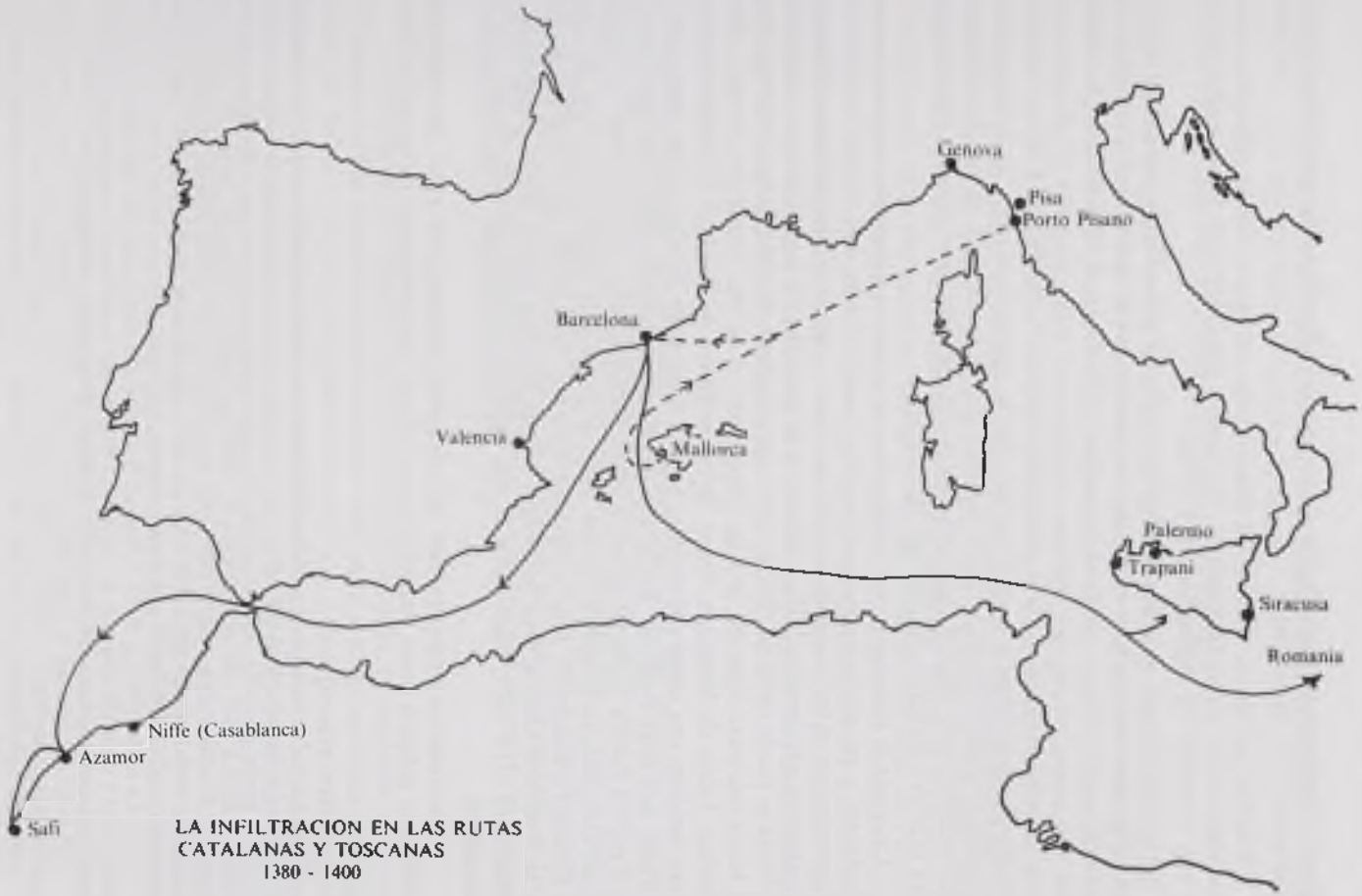
(55) AHPB. B. Masons Minor, 5.º man. c.c. & al., f. 65 v.

de las causas que más propiciaron esta situación fueron las empresas militares de los catalanes en esos años, que, como ya vimos, mantuvieron ocupadas muchas de las unidades de su flota.

En las rutas de Oriente, tanto la crisis de la flota barcelonesa como la peligrosidad coyuntural que tenían en los años 90 favorecieron estos viajes atípicos, que no se volverán a repetir en el futuro. El privilegio concedido en 1227 por Jaime I a la ciudad de Barcelona por el que se prohibía a las embarcaciones extranjeras coger fletes para Siria, Alejandría y Berbería si había disponibles naves barcelonesas (56) seguía vigente en el siglo XV (57). Las rutas de «Romania» (Grecia y los otros territorios europeos del Imperio bizantino) eran también un coto cerrado reservado a los patrones catalanes (58). El comercio de Berbería estaba además dificultado para éstos por el Tratado de Soria de 1291, entre Aragón y Castilla, que convertía a Marruecos en zona de expansión castellana: un territorio donde, en sus viajes semiclandestinos, se tropezaban a menudo con los genoveses (59). La ruta de la lana entre Barcelona/Tortosa y Porto Pisano era otra de estas líneas, que estaba siendo hostilizada por las naves de Génova (60).

La situación crítica facilitó la actividad de los marinos castellanos, con la superioridad de sus naves, su arrojo sobre las rutas peligrosas y, sobre todo, su condición de neutrales (61). En esos años, sobre todo entre 1391-94, vascos y gallegos aparecerán sobre las rutas sirias, egipcias, bizantinas y berberiscas. En Diciembre de 1392, Johan de Oseira, de Noya, fleta su barca *Santa Trinidad*, de 80 toneles, a Mateu Alanyà y Guillem Sepulcre, mercaderes de Barcelona, para hacer uno de estos viajes aventureros a Berbería, concretamente a Azamor y Safi, «ultra plagias de Niffe (Casablanca)», saliendo en Enero del 93. El navío gallego resultaba una excelente tapadera frente a las cláusulas del tratado de Soria; su tripulación —15 hombres bien armados— iba a participar también de la aventura comercial, con su parte que se les reservaba en la carta de fletamento, así que, en caso de encuentros indeseables, podía pasar como un viaje castellano. Los barceloneses cargaban, entre lo suyo y las comandas recibidas, paños, alumbre, coral, *kohl*, oropimente, canela, algodón y bocacies damasquinados, y pensaban traer de vuelta cera, cueros, nuez de jarque y trigo. Los fletes eran elevados, proporcionales al riesgo corrido (62). Meses después, en Abril, Pero Conde, de La Coruña, hacía también desde Barcelona un viaje a Romania, vía Sicilia (63). En cuanto a la ruta de Toscana, también en esos meses Johan Martines hizo un viaje a Porto

(56) CAPMANY, *Memorias...* II, 11-12.
(57) CARRERE, *Barcelone...*, 242-243.
(58) *Ibid.*, 282.
(59) *Ibid.*, 283 y 554 ss.
(60) FERREIRA, E., *Unos mareantes vascos en Barcelona...*, p. 572.
(61) «Il contributo maggiore venne dagli armatori castigliani, dei quali assistiamo, durante gli ultimi decenni del secolo XIV, alla massiccia offensiva sul mercato dei noli di Barcellona e su quello delle costruzioni navali. Senza peraltro gestire con regolarità e periodicità la linea del Levante, i castigliani sono in grado di offrire prontamente i loro servigi... Dall'attacco basco-castigliano Barcellona si difese bene: non che aumentare, il ruolo di queste marine nel collegamento della capitale aragonese con l'oltremare, si riduse progressivamente nel corso del secolo XV» (DEL TREPPO, *I mercanti catalani...*, 22-23).
(62) AHCB. B. Nadal. 10º manual, ff. 85, 100; *Manual 23/1-4/7/1393*, ff. 5-5 v.; AHCB. Not. *Nòlits* IX-10.
(63) AHPB. B. Nadal. *Manual 23/1-4/7/93*, ff. 60-60 b.



LA INFILTRACION EN LAS RUTAS
CATALANAS Y TOSCANAS
1380 - 1400

Pisano; conocemos los pormenores de su regreso a Barcelona cargando goma y palo brasil de la Cía. Datini (64).

Tras este período de tanteos, los transportistas gallegos se fueron especializando en unas rutas en las que se mantendrán en el futuro, rutas diferentes según tengan su base en una u otra de las capitales de la Corona.

Las razones para su aceptación fueron varias. En primer lugar, sus navíos, adaptados a algunos de los tráficos vitales del Mediterráneo, y de una solidez y seguridad que hacía disminuir el factor riesgo en los seguros (65). Después, el estar siempre disponibles, con pocos o ningunos intereses propios en el viaje, neutrales y cobrando unos fletes lo suficientemente baratos como para favorecer la práctica del «scar», en que el fletador podía subfletar la nave a precios todavía competitivos (66). Las marinas locales no siempre están a la altura de los servicios que se necesitan y se recurre entonces a estos patrones que, llegando regularmente en los primeros meses del año, quedan libres para el activo tráfico veraniego del Mediterráneo.

Las rutas de transporte se combinan con un comercio marginal a cargo del patrón, tripulantes y en ocasiones mercaderes de a bordo. En la mayoría de las cartas de fletamento que se han recogido se pudo ver cómo, incluso en los contratos globales, se salvaguarda este derecho de los marineros a su pacotilla. En las salidas para Italia desde Valencia se puede observar directamente esta actividad. En 1413, la nao de Diego Pérez de Noya sale para Nápoles, con un cargamento de arroz. Varios de a bordo —Pero Sanchez, Johan de Mendoça, Johan Romero, Johan de Santiago y García Afonso— sacan también una carga por cabeza (67). El mismo año, Francisco de Perbes, de La Coruña, sale para Palermo. En su nao todos los cargadores son valencianos, pero él saca por su cuenta 5 cargas de arroz (680. También lleva arroz a vender a Nápoles Johan Gonçales, en la nao de Fernán Vello de Noya (69); Alfonso de Noya, en la nao de Gomes Fernandes, de Muros, lleva un cofre pintado a Sicilia, en 1414 (70) y en 1422 un tal Pedro de Galicia lleva dos lanzas a Nápoles en la nao de Johan Carpenteiro de Pontevedra (71): todo cosas vedadas, sin contar las mercancías autorizadas, que no conocemos.

A continuación examinaremos más de cerca las principales rutas que cubren los navegantes gallegos como transportistas desde sus tres principales bases de la Corona

(64) ADP. 1159/56.

(65) Con todo, los seguros marítimos de Barcelona eran caros. «Questo più alto costo delle assicurazioni a Barcellona, si può solo in parte spiegare con la minore efficienza del suo naviglio rispetto a quello genovese, dal momento che queste premi si riferiscono, a Barcellona come a Genova, anche a navi che non battono le respettive bandiere nazionali (quelle biscagline, per esempio). La ragione più profonda é di natura economica, non tecnica, e dipende del più alto costo del danaro, dalla minore disponibilità di capitali e quindi dalla necessità di una loro più alta retribuzione» (DEL TREPPO, *I mercanti catalani*, 423-424).

(66) «La nave galiziana di Joan Pasqual di La Coruña, chiete un nolo mensile di 200 fiorini, mentre naus e caravelle catalane ne chiedono 230-280, ma, in altri casi, i catalani sono ancora in grado di praticare tariffe inferiori» (DEL TREPPO, *I mercanti...*, 467-468).

(67) ARV. B-249, 168 v., 169, 175.

(68) *Ibid.*, 184, 192.

(69) ARV. B-251, 9 v.

(70) *Ibid.*, 308.

(71) ARV. B-258 bis, 169 v.

de Aragón: Barcelona, Valencia y Mallorca, abarcando, a grandes rasgos, el período 1400-1450, en el que nos estamos deteniendo ahora.

A) LAS RUTAS DE TRANSPORTE DESDE BARCELONA

Tras los primeros años de tanteos y de rutas excéntricas, los gallegos se van a convertir para los catalanes sobre todo en transportistas de trigo; las otras rutas que hagan a su servicio tendrán un carácter bastante secundario.

1) *La ruta del Sur de Francia: Provenza y Languedoc*

Típica ruta del grano, es la más importante de todas, y la que mantienen por más tiempo. Sus puntos de destino principales son Agde, en Languedoc; en Provenza, Port-de-Bouc, Aigues-Mortes, Niza, Villefranche y, ocasionalmente, Marsella. El movimiento se concentra entre los meses de Marzo y Agosto, con un solo viaje en Febrero; generalmente los transportistas empiezan a ser contratados después de terminar la temporada del acarreo de pescado. Es corriente que los mismos mercaderes que les compran esta mercancía sean quienes los empleen en el transporte del trigo: Pere Viner, Bernat Bonet y otros que aparecen en el cuadro adjunto como fletadores, trafican regularmente con el pescado de Galicia (72).

2) *Los puertos del Tirreno: Pisa y Talamone*

También dominada por el tráfico de grano, está a mayor distancia y es poco socorrida por los catalanes en este período, aunque se frecuentará más a partir de la guerra civil. En 1426 las barcas de Alvaro Crú y Pero Falcón hacen un viaje a Talamone por cuenta de unos mercaderes de Barcelona, a cargar de trigo y descargarlo en S. Feliu de Guixols, para abastecimiento de la ciudad de Gerona (73); en 1440, a 18/7, llega de Pisa la barca de Johan Fernández, fletada sin duda por Bernat Bonet, ya que es éste quien paga el derecho del *ancoratge* (74).

3) *Sicilia*

El abastecimiento de trigo en esta isla se hacia difícil para los catalanes; aparte de la distancia, considerablemente mayor que a los otros puntos, y que encarecía los fletes, la situación política y militar, en continua efervescencia, debió de reducir mucho este tráfico. No tenemos documentación sobre viajes hechos expresamente a buscar trigo; pero las escalas en Sicilia dentro de la llamada «ruta de las islas» implicaban siempre un cargamento de grano para llevar de vuelta a Cataluña, o para seguir con él a otra parte. Algunos viajes registrados parecen, sin embargo, viajes cortos de ida y vuelta, que podrian haber sido hechos expresamente: en 4/8/1439, la barca de Lourenço Anes, que por documentación paralela sabemos es de La Coruña (75); en 15/3/1443 vuelve de

(72) Roy Gonçales, que lleva pescado de Galicia a Pere Viner, es contratado inmediatamente por éste para ir por trigo (AHCB, *Lletres Closes* VI-8, f. 130 v.).

(73) AM Gerona, *Manual Acuerdos 1424-25*, ff. 28-30, en BATLLE, *Trigo sardo y siciliano en el abastecimiento de Gerona en 1424*, «Actas VI C. Hª de la C. de Aragón», pp. 273-274.

(74) ACA, *Ancoratges*, 19/7/1440.

(75) ACA, *Ancoratges*, 4/8/1439.

allí la barca de García de La Coruña, llegada de Galicia poco tiempo antes (76); en 1447, en el mes de Julio, la de Pero Crú, de Pontevedra (77).

Tras estas rutas cerealeras, otras, no tan especializadas en una determinada mercancía, y que se caracterizan sobre todo por la actuación de los gallegos como transportistas intermediarios:

4) *Nápoles y las islas*

Ruta compleja, que para los gallegos debe de contener incentivos comerciales, aparte del simple transporte, pues combina su recorrido con la visita a algunos puertos a donde llevan pescado. Hay algunos viajes de ida y vuelta a Ibiza, en busca de sal para el abastecimiento de Barcelona: en 1426 va Alvaro Crú, inmediatamente antes de su viaje a Provenza; seguramente parte de la sal la llevará como cargamento de ida a cambio del trigo (78). En 1447 lo hace también un Roy Gonçales, de Pontevedra o Noya (hay dos de ese nombre operando en esas fechas), fletado por Bernat Bonet (79). En Agosto de 1450 hace otro viaje rápido de este tipo Lourenço Eanes Fiel, de La Coruña, e inmediatamente lo empalma con uno en que recorre los puertos de Colliure, Gaeta, Salerno, Nápoles y Messina (80). En 1443, Johan de La Coruña Vuelve en Agosto de Nápoles (81). No hay prácticamente movimiento con Mallorca y Cerdeña que, en este período, esté cubierto por los transportistas gallegos de Barcelona.

5) *Genova*

Una ruta menos animada de lo que sería de esperar dado el carácter de neutrales —y en excelentes relaciones con los genoveses— que tienen los gallegos. Probablemente todo el comercio entre Barcelona y Génova está muy parado en esos años. Viajes de ida y vuelta hechos desde Barcelona, solamente hay tres: en 1439 el del pontevedrés Gomes de Santiago (82) y en 1447 los dos, muy rápidos, que hace en su barca Roy Gonçales (¿Noya? ¿Pontevedra?) en Junio y Agosto (83). Es interesante, sin embargo, compulsar estos datos con la misma ruta realizada desde la base de Génova, que se verá más adelante; algunos de los viajes señalados allí pueden también haber sido de iniciativa barcelonesa.

6) *La ruta de Poniente*

El papel de los transportistas gallegos como auxiliares de los catalanes en la actividad de éstos sobre la ruta Atlántico-Mediterráneo no es muy relevante. El viaje de ida

(76) *Ibid.*, 15/3/1443.
(77) *Ibid.*, 25/7/1447.
(78) AHPB. A. Brocard, *Man. Febrero-Mayo 1426*, ff. 10-11.
(79) ACA. *Ancoratges*, 30/4/1447.
(80) AHCB. Not. *Nòlits* IX-10, escr. 13/8/1450.
(81) AHPB. E. Mir, *Man. 1.º c. comm.*, f. 71.
(82) ACA. *Ancoratges*, 23/8/1439.
(83) *Ibid.*, 8/6 y 7/8/1447.

BARCELONA
RUTAS DE TRANSPORTE
1400 - 1500
Tortosa - Puestos fiscal (Lleuda)

a Cataluña se hacía ya con el espacio de carga bastante escatimado; por otra parte, no se van a incluir aquí las naves gallegas fletadas por catalanes hacia o desde Galicia con el fin de realizar intercambios comerciales, y que pertenecen a un orden de cosas diferente al de los puros transportes que estamos estudiando ahora.

Sin embargo, el viaje de retorno, sobre todo en este período pre-1453 en el que los gallegos adquirían poca mercancía propia, debía de ofrecer posibilidades interesantes a los barceloneses que querían comerciar con Andalucía, Portugal o Flandes. Pero son viajes poco llamativos por dos razones: al confundirse con el viaje de retorno a Galicia, a/ no hacen más que uno al año, y b/ es prácticamente imposible aislar casos de puro transporte. Además, sobre esa ruta se tropiezan de nuevo con la triple competencia de los otros marinos cantábricos, los portugueses y los andaluces.

Los viajes a Flandes e Inglaterra están en gran medida acaparados por los vascos, con navíos de más porte y más libres ellos para seguir viaje, mientras que los gallegos, especialmente si se trata de los meses de Septiembre-Octubre, no quieren estar lejos de sus puertos para preparar la campaña de exportación del año siguiente, y se muestran reacios a pasar de Galicia. Hay sin embargo varios viajes que pueden responder a casos de este tipo. En Febrero de 1394, Domingo Vidal vende su barco con un flete pendiente a Flandes (84); en 1423, las naves de Gonçalo Salgado (Noya) y Pero Eanes, acompañadas por la galera veneciana de Polo Pasqualigo, hacen el viaje con un rico cargamento de muchos mercaderes y peleteros de Barcelona, siendo apresados por corsarios castellanos (85). En 1440 llega de Flandes la barca de Johan Redondo de La Coruña, que pocos meses después hace un segundo viaje a Cádiz (86). El pontevedrés Gomes Rodrigues hace dos viajes Barcelona-Sevilla y vuelta en 1441 y 1442 (87). En 1450, Gonçalo Vidal, de Bayona, que vuelve a Bayona y Vigo vía Sevilla, lleva a bordo de su nave a un mercader catalán que lleva comandas para Sevilla y Vigo (88). Los transportes a Portugal, que se suponen también numerosos aprovechando el viaje de vuelta, no están muy bien documentados como expediciones aisladas. Solamente en 1441 aparece un viaje a Lisboa del pontevedrés Johan de Bayona, con un cargamento de armas de Barcelona para el rey de Portugal (89).

B) LAS RUTAS DE TRANSPORTE DESDE VALENCIA

1) *Los viajes por el interior del Mediterráneo*

Los más frecuentes son a la cercana isla de Ibiza, la principal abastecedora de sal del Mediterráneo occidental. Se pueden distinguir dos tipos de viajes: los rápidos, de ida y vuelta, previos a otro más largo (90) y los que hacen una escala en la isla en ruta

(84) AHPB. Bernat Nadal, *Manual 20/11/1393-3/6/1494*, ff. 47-47 v.
(85) AHCB. Not. IX-13, escr. de 5/1/1424.
(86) ACA. *Ancoratges*, 28/6/1440 y 7/9/1440.
(87) ACA. *Ancoratges*, 1/8/1441 y 12/7/1442.
(88) AHPB. A. Vilanova, *Man. comendarum 22/6/1439-Nov. 1469*, 49 v., 51 v.
(89) AHCB. *Lletres Closes*, VI-8, f. 42.
(90) El año 1411 es particularmente pródigo en este tipo de viajes. Por ejemplo, Diego Pérez de Noya recibe autorización de salida para Ibiza el 30/5; el 26/6 está saliendo de nuevo para Génova (ARV, B-248, ff. 173 y 227). En 1412 el mismo patrón recibe la salida para Ibiza el 28 de Enero; el 10 de Febrero está ya de vuelta y cargando para Génova, para donde le dan salida el 19, y sale realmente el 20 ó 21 (ARV, B-248b, ff. 74, 94 v., 117, 117 v.).

para otro puerto. En estos casos se trata generalmente de viajes a cargaderos de grano, para los que la sal es una moneda de intercambio muchas veces exigida y siempre conveniente (91).

Hay también registrada una escala en Ibiza en una partida para Galicia (92); es bastante improbable que se llevase allí sal mediterránea, y seguramente se trataba de dejarla en ruta.

En escasas ocasiones, esta escala para cargar sal hacia los puertos trigueros se hacía en la misma costa valenciana: en 1426, las naves de Gonçalo Salgado, en Mayo, y Gonçalo Fernández, en Junio, hacen viajes La Mata-Niza, con sal (93); el mismo carácter debe de tener el viaje de Martín Sánchez al Cap de Cerver, en Marzo de 1422 (94).

El segundo puesto en cuanto a frecuencia de viajes lo ocupa la isla de Sicilia, a donde van seguramente por trigo, aunque en ningún viaje se mencionan los cargaderos habituales de Trapani, Mesina, Licata, etc.; en todos los casos en que se especifica el puerto de destino se trata de Palermo (95).

Los viajes a Nápoles son también regulares; es uno de ellos, por lo menos, van a buscar trigo (96). Se combinan frecuentemente con una escala previa en Mallorca; pero los contactos con esta isla, aunque tan frecuentes como con Nápoles, son sin embargo menos de lo que cabría esperar: la corta distancia hace posible un activo tráfico de pequeño tonelaje cuya competencia se hace sentir; es posible incluso que, siendo Nápoles y Mallorca dos de los puntos con los que los gallegos comercian directamente, buena parte de estos viajes sean en interés propio y no como exclusivos transportistas. Hace suponer esto su relativa frecuencia en los primeros meses del año, recién llegados y en plena temporada de distribución del pescado; por otra el que se observa un incremento de transacciones comerciales por parte de los mercaderes y tripulantes gallegos, que se refleja en la saca de cosas vedadas (97). Casi todos los viajes a Mallorca, como se puede ver en el cuadro adjunto, son en ruta para otra parte; de los viajes a Nápoles, en la mayoría de los que se hacen en el mes de Marzo tienen los tripulantes gallegos una participación interesante en los cargamentos, generalmente de arroz; no se sabe si estas partidas corresponden a pacotilla o a mercancía ordinaria, ya que en ningún caso se paga *treta* por los productos alimenticios (98).

---

(91) El 8 de Abril de 1416, la barca de Martín Sanchez de Noya, de 500 *salme* (unos 65-70 toneles) de porte, recibe una autorización «sots caució» para ir a Ibiza a cargar sal, dejarla en Nápoles, donde coge trigo, y volver a Valencia. Sabemos, además, que tenía una escala en Sicilia porque, una semana antes, Jacme Gil cargó a bordo dos cofres con ese destino (ARV, B-255, ff. 203 v., 231).

(92) La barca de Johan Leitón, de Santiago (ARV. B-248, f. 73).

(93) ARV. B-262, f. 373 (19/5/1426) y f. 10 (10/7/1426). La foliación de este registro está invertida.

(94) ARV. B-258 bis, f. 146.

(95) V. cuadro adjunto p. 710 ss.

(96) Cf. el citado viaje de Martín Sánchez de Noya (nota 91 *supra*).

(97) V. cuadro.

(98) En 1411, a 7/3, Afonso de Pereiro, de Noya, de la nao de Diego Pérez, saca casi 6 quintales de pega para Nápoles (ARV. B-248, 23 v.-24). En el viaje que hace esa misma nao en Marzo de 1413, mucha gente de la tripulación saca arroz (1 carga por cabeza) para llevar a Nápoles; aparte de ellos, un mercader valenciano saca un poco de hierro que queda en Ibiza (B-249,168 v. a 175). No obstante, la escala previa en Ibiza hace pensar en un viaje en busca de

Sigue en importancia la ruta de Cerdeña. Son siete viajes en total, cuatro al importante puerto mercantil y salinero de Caller y los restantes sin especificar. Sin embargo, la importancia cualitativa de estos viajes es, aparentemente, pequeña. De todos ellos, sólo uno parece dirigirse expresamente a Caller, y es un patrón de La Coruña que va de paso y que no vuelve por Valencia (99). El resto son escalas en ruta a Sicilia o Pisa, con unas cotas mínimas de saca de mercancías vedadas (una persona por buque, como mucho, y algún pasajero) (100). Incluso un viaje Valencia-Mallorca-Cerdeña, en Enero de 1417, lleva prácticamente todas las cosas vedadas con destino a Mallorca; a Cerdeña solamente un mercader de Valencia carga seis cofres (101).

Seguramente en estos viajes se cogía sal en las salinas de Caller y se llevaba a los cargaderos de trigo para los que los transportistas siguen su ruta. En cuanto a los intercambios entre Valencia y Caller, conocemos por lo menos el cargamento de un viaje, el de la nao de Afonso Rodrigues de Ferrol, que en 1417 pasa por Murviedro a cargar de vino antes de ir a Caller y Sicilia (102).

Génova y Barcelona son los puertos que, en frecuentación, están a la misma altura que Nápoles y Mallorca. Sin embargo, habría que poder aquilatar cuántos de estos viajes no son simplemente una escala, ya que Valencia es lugar de paso obligado para ambos puertos, y cuántos entran realmente dentro de los circuitos del comercio marítimo valenciano.

Los 11 viajes a Génova recogidos en este período se distribuyen con mucha más irregularidad. Tres en 1411, dos en 1412 (103). No hay ninguno más hasta que, en 1417, la nao coruñesa de Roy Gonçales pasa por el Grao hacia allá, escala en tránsito, pues no se le ve más por Valencia (104). En Enero de 1422, otro patrón gallego de puerto desconocido, Fernán Sánches, pasa también hacia Génova y Savona, ostensiblemente de paso, ya que no saca siquiera cosas vedadas y sólo se consigna el permiso de salida (105). En 1426, Gonçalo Salgado, un patrón de Noya que aparece frecuentemente en otras fuentes al servicio de genoveses, hace un viaje Valencia-Niza-Génova, con un viaje previo por La Mata a sacar sal para cambiar en Niza por trigo. A bordo, llevándose su rocín castaño, va Nicolau de Muntell, uno de los mercadores valencianos más vincu-

---

grano. También llevan arroz a Nápoles varios hombres de la nave de Fernán Vello de Noya, en Marzo de 1414 (B-251,9 v.). Los otros viajes, o no dan más datos que la partida, o dan a entender que han sido fletados a valencianos, ya que mercaderes de esta ciudad aparecen contribuyendo a equipar y reparar el buque (B-248, 269; B-256, 105 v.; B-258 bis, 115).

(99) Johan de Brives, que coge alguna mercancía de Berenguer Fuster de Valencia (B-256, 83 v.).

(100) V. cuadro, y B-249, 359-359 v.; B-251, 319,331 v.; B-253,146 v., 164; B-262,211 v.

(101) B-256, 11 ss., 27 v.

(102) B-256, 488 v.

(103) A primeros de Julio de 1411 salen, seguramente juntos, Diego Pérez de Noya y Gomes Arias de La Coruña. La nao de Diego Pérez parece haber sido fletada a Jofre de Meyà, mercader valenciano. Sobre la de G. Arias no sabemos más que su salida; en un segundo viaje que hace en Septiembre va a bordo, probablemente con su amo, la esclava tártara Margalida, del mercader lombardo Antonio de la Graciola (ARV B-246, ff. 227, 229 v., 242, 244, 387, 429 v.-430). El viaje que Diego Pérez hace en Febrero de 1412 lleva a bordo mercancías de un Gentile, un Cattaneo y un Italiani (B-248b, 94 v., 96 v., 98 v., 117, 117 v.). El mismo patrón vuelve en Mayo al servicio de Miquel Gironés y Nicolau de Muntell, de Valencia (*Ibid.*, 257 v., 279, 282).

(104) ARV.B-256, 29 v., 35. En la nave, que parece haber realizado un viaje de ida y vuelta desde Génova, hay varios mercaderes genoveses.

(105) ARV. B-256 bis, f. 13.

lados al comercio genovés (106). Hasta 1431 —hay que contar con las lagunas y deterioros de los registros en estos años— no se encuentran más viajes. En Abril de ese año, el pontevedrés Alvaro Crú, que raras veces va más allá de Barcelona, sale para Savona. Es un viaje surgido a última hora, cuando ya tenía la autorización de salida para Galicia. En el barco van, y envían mercancía, mercaderes valencianos. Hay una escala en Sicilia y Mallorca, muy probablemente a la ida (107). En Agosto, Alvaro Gomes de Muros coge 7 lanzas para su nao «la qual va en Genova», vía Ibiza (108). En 1432, la nao del coruñés Martín García, transportista regular de los genoveses, sale para Génova y Savona en Febrero, con muchos mercaderes lombardos y genoveses a bordo (109). En Marzo de 1434, otro gallego de paso, Martín Rodello, en cuya nave un tal «Marcho Tanço» embarca dos cofres para Génova (110). La cobertura de esta ruta se complementaba, por supuesto, con los viajes hechos desde la base de Génova, de los que trataremos en otra parte.

Por lo que respecta a la ruta Valencia-Barcelona, el carácter irregular de estos viajes de los transportistas gallegos se acentúa aún más. De los 11 viajes recogidos, 9 son escalas de paso, de gente que no vuelve por Valencia en ese año, o que hace un fugaz regreso desde Barcelona (111) para volverse allí; incluso los dos restantes son dudosos (112). Apenas se sabe nada sobre las mercancías que circulan: las noticias de la nave. Poco o nada cubierta desde Barcelona, como vimos, debía de predominar en ella el tráfico de cabotaje de catalanes y valencianos.

Los viajes a Niza y a los cargaderos de grano de Provenza se inscriben en el capítulo de las rutas del trigo. No son puntos muy frecuentados desde Valencia (6 viajes), ya que la ciudad se abastece habitualmente en Sicilia y también, aunque con menos frecuencia, en Nápoles y Pisa (113).

Los restantes viajes por el interior del Mediterráneo tienen un carácter ya muy esporádico. Aparte de las ocasionales escalas en puertos y cargaderos del litoral valen-

---

(106) ARV. B-262, ff. 373 v., 117 v.

(107) ARV. B-207, ff. 7, 12, 32, 35, 37, 45 v.

(108) *Ibid.*, 150, 154 v.

(109) ARV. B-269, ff. 38-41.

(110) ARV. B-272, 89 v.

(111) Son, en 1414, Pero Afonso y Johan Amado, «patró de nau de La Corunya del Realme de Castella» (ARV. B-251, 186 v., 248); en 1417, Gomes Arias, que pasa en Agosto (B-256,342) y vuelve, para marcharse de nuevo, en Noviembre, habiendo llevado a Valencia, bajo caución, dos esclavos; el Batlle de Valencia expide un certificado al de Cataluña para que el patrón lo lleve (*Ibid.*, 507 v.). En Abril de 1428, Jácome de Miño (B-264, 166 v.); en Julio de 1429, Johan de Deus (B-266, 202 v.); en Noviembre de 1431, Pero Fernandes (B-267, 245-245 v.) y en Agosto de 1432, Diego Perez de Guísamo (B-269, 250). No se sabe si Johan Perez, que sale en Junio de 1413 con el mercader Rotlan Giball de Barcelona está de paso o si ha llegado a Valencia desde la capital catalana; en cualquier caso, es su única visita al puerto en ese año (B-249, 346 v.).

(112) Se trata de Johan Pascual, de La Coruña que, en Mayo de 1414 y sin haber estado en Valencia en los meses anteriores, sale para Barcelona con mercancías y pasajeros valencianos o catalanes (B-251, 126 v.-127 v., 130-131 v.). En Junio está de vuelta en Valencia y se marcha para Cádiz, seguramente camino de Galicia. Otro de los dudosos es Alvaro Crú de Pontevedra, cuyo viaje a Barcelona en Marzo de 1429 es su única aparición por Valencia en todo el año (B-265, 94 v.). La duda se aumenta por el mal estado del registro, que sólo ha permitido recoger una información bastante fragmentaria.

(113) V. Cuadro. Para los viajes a Nápoles, v. *supra*. Los viajes a Pisa son, en Septiembre de 1414, el de Gomes Fernandes (ARV. B-251, 319) y, en Marzo de 1426, el de Pero Crú (B-262, 259). Ambos han hecho la consabida escala previa en Ibiza.

ciano, casi siempre a recoger alguna mercancía particular para un largo viaje (114), hay un par de viajes a Venecia. El primero, vía Pesaro, a mediados de Abril de 1422: la nao de Pero Vasques, de Noya, fletada a Francesco Marchesano, mercader de la marca de Ancona, y en la que también carga el valenciano Berenguer de Riber. El viaje tiene carácter extraordinario, y el patrón debe de estar poco ducho en esa ruta, ya que, tanto a la ida como al regreso, coinciden con él en el puerto otras naves venecianas, a las que seguramente se ha unido en el viaje de ida y en la vuelta (115). El segundo, en Enero de 1441, lo hace Pero Falcón, con mercancías de genoveses, por cuya razón es apresado por los catalanes (116).

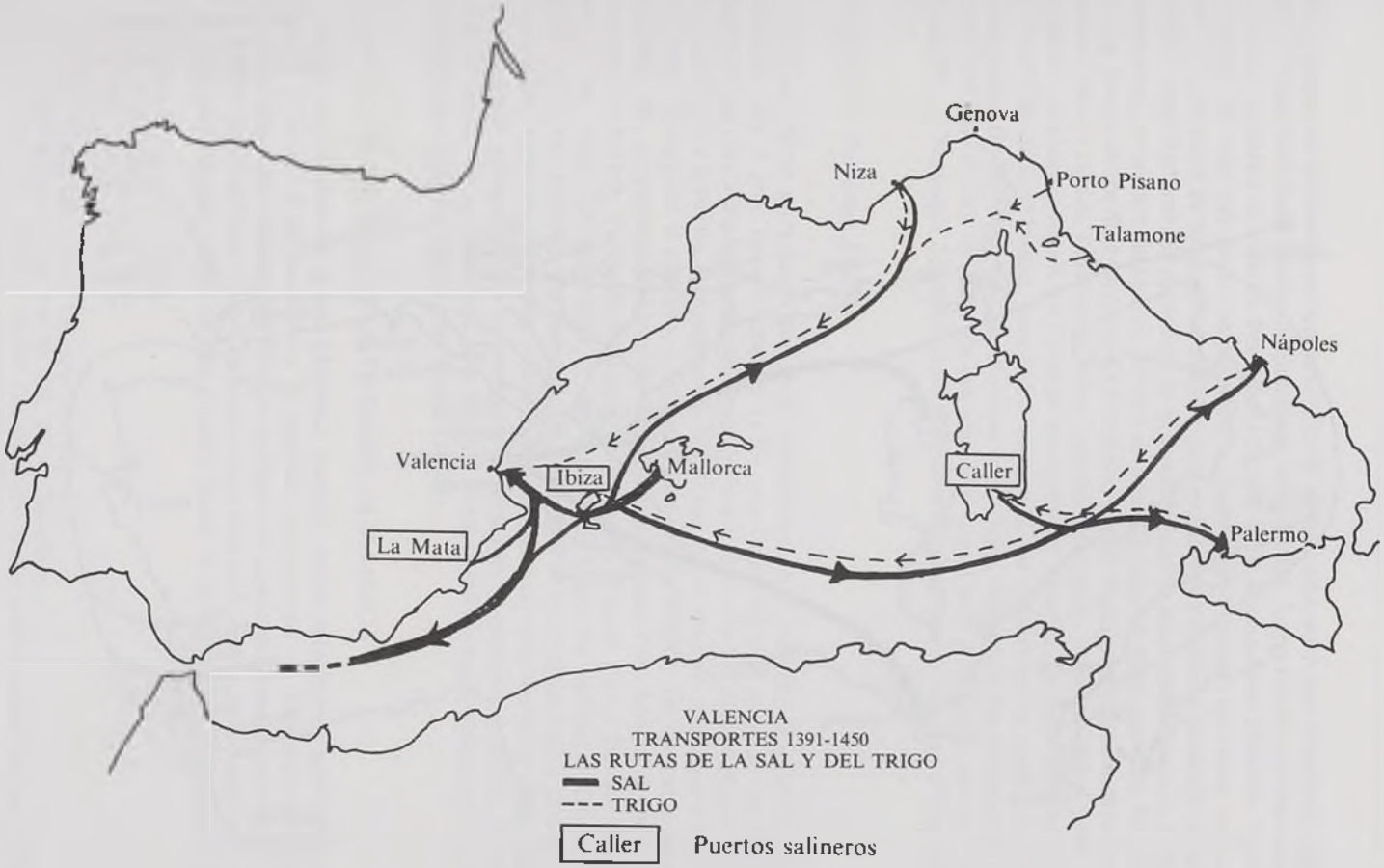
2) *Las rutas de Berbería*

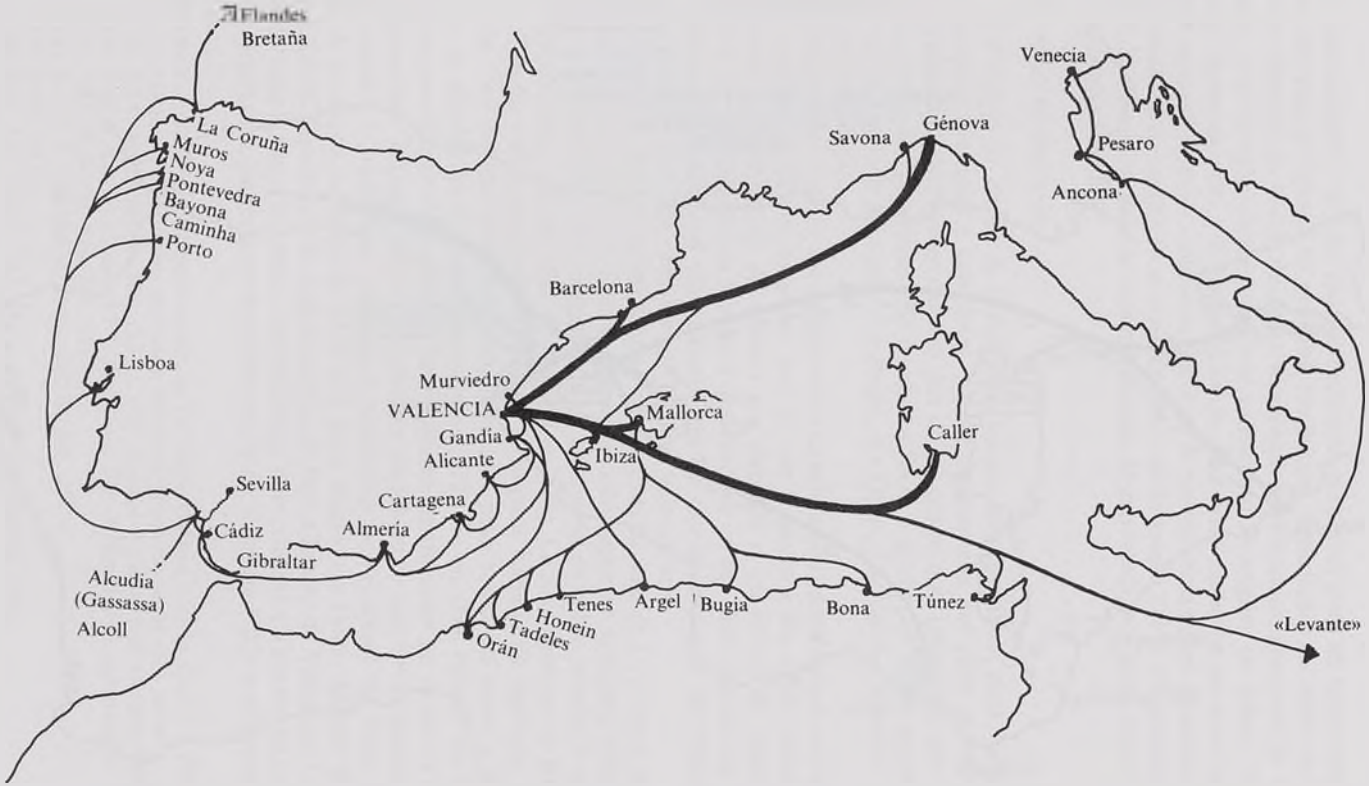
Si el Norte de Africa es tierra poco menos que prohibida para los gallegos que trabajan para catalanes y genoveses, y poco frecuentada por ellos en las otras áreas, desde Valencia constituye en cambio una de las costas más trabajadas por estos transportistas, con una frecuencia sólo inferior a Ibiza y Sicilia: 15 viajes desde Valencia a tierras de Berbería, de los cuales 5 a Bugía, 4 a Orán, 3 a Alcoll y Alcudia, uno a Argel y dos sin especificar.

Aunque para conocer los cargamentos de salida nos encontramos con las limitaciones de siempre, podemos asegurar, por lo que respecta a las cosas vedadas, que era importante la exportación de metales sin elaborar o en forma de calderos y otros utensilios. La mayoría de los hombres que trafican en esa línea son moros de Valencia y poblaciones vecinas, que seguramente son los que se encargan del fletamento de la nave; a veces intervienen también mercaderes valencianos.

En 1413, la nao de Lopo García de La Coruña sale el 27/11 para Berbería con algarrobas y arroz (117). A fines de Junio del año siguiente sale para Alcoll la nao de Fernán Vello de Noya, con cargamento de calderería de cobre, estaño y varios mercaderes musulmanes, uno de ellos de Alejandría (118). La nao *Santiago* de Roy Gonçales de La Coruña sale a primeros de Julio de 1416 para Alcudia de Berbería, vía Almería y Sevilla. No se sabe qué mercancía lleva allí, pues todas las sacas y pasajeros del registro se quedan en las escalas anteriores (119). Es un viaje rápido: en Octubre sale de nuevo para Bugía, después de haber realizado reparaciones en su nave y pertrecharse de armamento. Tampoco esta vez sabemos muy bien lo que lleva; apenas —entre las cosas vedadas— unas cajas pintadas y cofrecillos de Francesch de Font, de Valencia (120). A primeros de Abril de 1417 sale para Bugía, vía Ibiza, Afonso Rodrigues de Ferrol. Lleva 2 quintales de hoja de latón, de Pere Climent de Valencia (121). Hace un segundo viaje a Bugía en Junio, vía Mallorca, con calderas y alambre de cobre y hierro de Alí Benxarmit, importante mercader moro de Valencia (122) y un tercer viaje, tam-

(114) V. cuadro y *supra*, para escalas en La Mata, Cullera, Cap de Cerver y Peñíscola. De las escalas en Alicante y Murviedro en ruta a Occidente trataremos en otra parte.
(115) ARV, B-258 bis, ff. 162, 162 v., 169. Regresa hacia el 5 de Octubre (*Ibid.*, 389).
(116) AHCB, *Lletres Closes*, VI-7, ff. 103 v., 104, y Not. IX-13, escritura de 7/8/1441.
(117) ARV,B-249, ff. 614, 617, 623.
(118) B-251, ff. 188-188 v., 191 v.-192 v., 196, 197 v.
(119) B-255, 373 v.
(120) *Ibid.*, 522, 522 v., 542, 542 v. El resto del registro falta.
(121) B-256, 151, 164.
(122) *Ibid.*, 235.


Genova
Niza
Porto Pisano
Talamone
Nápoles
Valencia
Ibiza
Mallorca
Caller
La Mata
Palermo
VALENCIA
TRANSPORTES 1391-1450
LAS RUTAS DE LA SAL Y DEL TRIGO
SAL
TRIGO
Caller
Puertos salineros



VALENCIA-TRANSPORTES
1391 - 1500
TRAFICO GENERAL

bién a Bugía vía Mallorca, en Agosto (123). El mismo año, en Junio, Francisco Yáñez de La Coruña sale para Orán, vía Gandía (124). En 1426, Lopo García de Muros sale, a 7/6 para Málaga y Alcudia de Berbería (125). En 1428, el muradano Johan de Mendoça realiza un viaje que parece importante, a juzgar por el tiempo que lleva cargar la nave, y la cantidad de mercaderes moros y judíos que van y envían mercancía. El 25/2, el judío Jacob Ardurell, de la judería de Murviedro, recibe autorización para ir a Orán, a comerciar, en la nave de Muros. El 13/3 se concede, para el mismo viaje, a Alí Amer y otros moros; en los días sucesivos, Alí Chipio y Galib Ripoll, de Valencia, sacan para cargar a bordo cardas, calderas de cobre, estaño, una mula... y se conceden permisos de salida a Mahomat Ripoll y a Ibrahim Beniyabza al Alhadari, moros valencianos. El 24/3 se da la salida al buque, para Orán, aunque el 7/4 todavía no ha salido. El 21 de Junio, Johan de Mendoça está ya de vuelta en el Grao, reparando los desperfectos del viaje (126). En el mes de Julio de ese año sale para Orán y Bugía la nao de Ares Fernandez de Santiago, llevando como pasajeros a varios moros que van a comerciar (127).

3) *La ruta de Poniente: Flandes*

Por no repetir unos datos que ya se examinaron en el capítulo II, al estudiar las relaciones con el área franco-flamenca (128), nos limitaremos a recordar de pasada estas partidas para Flandes realizadas desde Valencia entre 1412 y 1432: suelen ir en los meses de otoño e invierno, compaginando las fechas con el retorno inmediato a Galicia tras haber descargado el pescado, o tras una estancia de verano. De los nueve navíos recogidos, hay un predomino absoluto de coruñeses: Alvaro Fiel, Afonso de Beliquer, Francisco de Perbes, Vasco de Santiago, Pero Patiño, Gomes Pita y Martín García, frente a un noyés, Gil Rodrigues, y un muradano, Johan de Mendoça. Predomina igualmente la nao (ocho, y una barca de La Coruña). No hay ningún viaje a Inglaterra, y las escalas en puertos anteriores a Galicia (Sevilla, Lisboa) son difíciles de aislar como viajes de puro transporte. En varios casos se pasa por Murviedro, Alicante, Jávea... donde se carga vino y azúcar que, con el arroz, constituyen los cargamentos más representativos del comercio valenciano hacia Flandes.

C) LAS RUTAS DE TRANSPORTE DESDE MALLORCA

Sobre los transportes desde Mallorca estamos mejor informados que sobre su comercio. Una vez más, se observa la estrecha dependencia de Valencia, en cuyas comunicaciones con la isla desempeñan los gallegos un importante papel: son casi todos los patrones cuya base más estable de operaciones está en Valencia, como pudimos ver en el apartado anterior. Otra de sus grandes líneas es la de Italia, especialmente al

(123) *Ibid.*, 342.
(124) *Ibid.*, 250 v., 258.
(125) B-262, 115 v.
(126) B-264, 92, 102, 116 v., 120, 130, 134, 158, 231.
(127) ARV. B-264, ff. 253, 269, 70, 284, 287 v., 288-288 v.
(128) V. *supra* ese capítulo y cuadro *Las relaciones con los puertos continentales del Canal*, años 1412-32. V. también cuadro adjunto a este apartado.

servicio de los mercaderes toscanos que usan la isla como una base distribuidora: este aspecto se verá más adelante, al estudiar el transporte al servicio de las ciudades italianas.

Entre las rutas propias de la isla, al servicio de los mercaderes mallorquines, destaca la del Norte de Africa, en la que los transportistas castellanos se introducen muy pronto. Desde el año 1392 se conceden *guiatges* (licencias-salvoconductos) para Túnez, Bona, Bugía, Argel, Honein, Tedeles, Orán, Alcudia, etc. a patrones de Castilla, muchos de ellos vascos, pero entre los que no faltan los nombres gallegos: Domingo Esteban de Pontevedra, Rodrigo Anes, Rodrigo Pérez, Rodrigo Alfonso, Pero Johannis, Fernando Sanches, Gonçalo de Noya, Johan Gonsalvo, Johan Domingo, Gonçalo Sanches, Pedro Alfonso, Alfonso García (129), la mayoria avalados por mercaderes de Mallorca, aunque no falta algún florentino resistente. En los años 1450-60 desaparecen de esta ruta, tal vez como un efecto secundario de la politica estatal de protección de los transportes nacionales que alejó a los castellanos de muchas de las rutas habituales de los mercaderes de la Corona de Aragón, aunque siguiesen trabajando con los italianos y provenzales sobre ellas.

Las rutas de aprovisionamiento eran doblemente importantes en el caso de una isla, que se abastecía del trigo de Sicilia y Provenza, la sal de la cercana Ibiza, e incluso de Caller, si cogía de camino dentro de una ruta más larga. Generalmente, se solían empalmar estos viajes, como vimos en Valencia, haciendo la ruta Valencia-Mallorca-Ibiza-Caller y a la inversa (130), aunque no faltaban los hechos expresamente a los puntos de suministro, como el que en 1424 hace la nave de Johan de San Pedro: un viaje rápido, a Ibiza y vuelta, antes de seguir para Niza con paños, pieles de cordero y cueros de buey cargados por el mercader piamontés Odorino Burgarello de Chieri, volviendo con grano (131).

El comercio de los mallorquines con Genova, cuyas naves atacan en el mar a las aragonesas en esos años, emplea navíos gallegos, como el de Gonçalo Fernandes de Santiago, en el que en Marzo de 1426 carga y asegura lana un mercader de Mallorca (132).

Otros viajes sobre estas rutas son de dos castellanos de origen dudoso: un «Gondissalvus Martinez» que va a Cáller en Febrero de 1425, fecha del año muy característica para iniciar los gallegos sus actividades de transporte, y un Cristóbal López que en Noviembre de 1424 hace la ruta Valencia-Mallorca-Oristano llevando paños y aceite (133); este último se mueve dentro de unas fechas más improbables, aunque tampoco se le puede descartar.

* * *

(129) AHM. *Curia Gobernación-Guiatges* (1393-1447). Libros G-5, ff. 35 v., 62 v., 63; G-6, ff. 7 v., 11 v.-12, 16, 45 v., 49 v., 81, 98. G-7, ff. 21, 32 v., 117 v., 120; G-8, ff. 122 v., 133, 140, y *Not.* A. Contestí, Prot. de 1421, f. 51, y escr. de 25/2/1421.

(130) A 17/2/1425 se asegura un dinero que Pere de Rodes, mercader de Valencia a Caller (AHM. Not. A. Contestí, 2478, f. 24 v.). En Octubre de 1431 la nave de Alvaro Crú, que ha salido de Valencia para Mallorca y Sicilia, y cuyo mando asume el mercader florentino de Valencia Moretto di Donino, según todos los indicios por muerte del patrón, continúa la ruta programada, de Mallorca a Cáller y a los cargaderos de Sicilia (AHM. Not. A. Contestí, 2460, f. 59 v.).

(131) AHM. Not. A. Contestí, 2468, f. 35.

(132) AHM. Not. A. Contestí, 2480, f. 32 v.

(133) AHM. Not. A. Contestí, 2468, ff. 23 y 166 v.

MALLORCA. RUTAS DE TRANSPORTE 1393-1500

Las clases de pescados que llevaban los gallegos a la Corona de Aragón no constituían una novedad, ni revolucionaron el abastecimiento de estos reinos: el congrio, la sardina y la merluza circulaban, secos y salados, por todo el país desde tiempo inmemorial, y están presentes en prácticamente todos los elencos fiscales de los principales puestos aduaneros de la costa y del interior. Aparte de que en el propio Mediterráneo se pescaba sardina, sobre todo por la zona de las Rivieras provenzal y ligur, debía de haber un activísimo tráfico interior por las rutas del valle del Ebro desde el Cantábrico. Prueba de ello es el tipo de embalaje usado preferentemente en los documentos más antiguos: el serón, la *sarria*, la *sporta*, adecuado para su transporte a lomos de acémilas, y que irá desapareciendo en cuanto la mayor parte del acarreo se haga por mar, entonelado.

Es incluso posible que ya entonces parte de ese pescado llegase desde la propia Galicia; pero no tenemos forma de saberlo porque los aranceles de esos años no indican su procedencia. En cualquier caso, no parece que llegase hasta allí en manos de gallegos.

A partir de aproximadamente 1380, el suministro de pescado a Valencia es asegurado por andaluces, gallegos y portugueses. No conocemos muy bien de qué franquicias gozaban en la ciudad; pero es significativo que, en un período (1410-30) en el que la piratería estaba desencadenada sobre las rutas que conducían a la ciudad hasta llegar a repercutir en la circulación de las mercancías, «... com per les moltes fustes de cossaris que navegaven per la mar los mercaders no gosaven navegar... (134)» —corsarios en su mayoría de la propia Valencia—, entre los muchos casos de damnificados recogidos, gallegos y portugueses parecen gozar de una especie de inmunidad por parte de los valencianos, que no les atacan nunca; los casos —concretamente de portugueses— en que ellos pasan a las represalias, un mercader de Valencia, Lluis Pança, les ayuda bajo cuerda a la hora de la liquidación de las presas (135). La importancia que tenía para Valencia este suministro se puede ver por esta protección dispensada a los marinos contra los ataques corsarios, y sobre todo en el activo movimiento de buques gallegos, no superado en la segunda mitad del siglo. El comercio solamente se interrumpió durante una breve crisis entre el reino de Valencia y el de Castilla, que los alejó de allí en los años 1405-06.

Los protocolos notariales no son una buena fuente para este tráfico elemental, en el que las operaciones, al menos en esta primera etapa, se solían hacer al contado y raras veces se recurría al crédito. Si en Valencia, a partir de los registros de las cosas vedadas y del peaje, podemos calcular a bulto pero con una buena aproximación el volumen del tráfico, en Barcelona y Mallorca faltan registros de este tipo, pues la serie de los Ancoratges barceloneses no se inicia hasta 1440, y hay que arreglarse con datos fragmentarios. La primera mención de una venta de pescado en Barcelona es de 1392 y corresponde al pago, por parte de los mercaderes Benat Company y Arnau Noguera, de 46 banastas de sardinas saladas, al precio total de 64 florines oro (136). Las cifras del comercio no se pueden calcular. Sin embargo, debía de ser muy importante. Las

(134) ARV, MR-40.

(135) GUIRAL, Jacqueline, *Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430*, «Actas I Congr. II.º Medit.», pp. 759-765). Pança es importador de pescado gallego y aparece avalando partidas y cargando en buques de Galicia (ARV, B-264, 127; PEATGE, pp. 59-60).

(136) AHPB, B. Nadal, *Decimum manuale*, f. 99 v.

compras de pescado hechas a los mercaderes extranjeros (y estos extranjeros son aquí mayoritariamente gallegos, porque los portugueses no están tan introducidos como en Valencia) eran de tal calibre que repercutían en la economía de la ciudad, provocando una salida de oro que les obligó a tomar medidas. Por otra parte los mercaderes de Barcelona aparecen preocupados por asegurar el suministro, y el Consell se moviliza en cuanto algún buque con pescado de Galicia es detenido en su ruta (137).

El movimiento de buques que refleja el cuadro general para estos años, en el que hay que contar con muchas fugas por lagunas en las fuentes y por casos no identificados, da a entender que no menos de diez buques por año —a veces casi el doble— se daban cita en cada uno de los principales puertos de la Corona en la temporada del acarreo del pescado.

(137) A 12 de Marzo de 1436, Afonso de Paz, «qui porta vitualles en aquesta ciutat» está detenido en Salou por no pagar la leuda. La ciudad de Barcelona «a fretura grantment de les dites vitualles, maiorment en aquest temps de coresma, com sien peix salat». El patrón de la nave, que sabe la situación, ha ido derecho a los «defenedors de la mercadería». El Consell alega antiguos privilegios y acuerdos, se muestra dispuesto —contradictoriamente— a prestar todas las fianzas que hagan falta de que los gallegos pagarán si hay algo que pagar, etc., y a sacarlos de la cárcel, donde están metidos por haber presentado resistencia a los *lleuders* (AHCB. *Lletres Closes*, VI-5, ff. 2-2 v., 14).

MOVIMIENTO DE BUQUES GALLEGOS EN PUERTOS DE LA CORONA DE ARAGON - 1380-1450

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1381. Ene.?	Barca *Santa María* de Cedeira. Johan Carrion	Galicia-Valencia y vuelta	ARV. MR-1 (ed. CABANES PECOURT. n.º 94)
1381. Ene.?	Barca de Afonso Saborido	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. n.º 197
1381. Ene.?	Nao de Afonso Ares	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. n.º 435. 437
1381. Ene. ?	Una barca de La Coruña	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. n.º 176. 329
1381. Ene.?	Barca de Johan de Cariño o Coruña	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. n.º 97. 111. 221. 329
1382. Ene. ?	Barca de Johan de Cariño	Galicia-Valencia	ARV. MR-2. f. 45
1382. Ene.?	Nave de Lopo Carnota. de Noya	Galicia-Valencia	*Ibid.*. f. 45
1382. Ene.?	Nave de Afonso Saborido	Galicia-Valencia	*Ibid.*. f. 51 v.
1382. Ene.?	Nao de Afonso Ares + otros no identificados	Galicia-Valencia-¿y Barcelona?	*Ibid.*. v. 62. 64
1383. Ene.?	Rodrigo Anes (R.A. Calseiro. de Noya)	Galicia-Valencia y vuelta	ARV. MR-3. 35 v
1383. Ene.?	Gonçalvo Canelas	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. 39
1383. Ene.?	+ otros gallegos sin buque conocido		
1384	«Nau castellana» de Rodrigo de Galicia	Galicia-Valencia	ARV MR-4. f. 22
1384	Barca de Rodrigo Anes (R.A. Calseiro)	Galicia-Valencia y vuelta via Sevilla	*Ibid.*. 23 v.. 25
1384	Otros dos buques gallegos. por lo menos	Galicia-Valencia	*Ibid.*. 22 a 34
1385-88	Bastantes. imposibles de individualizar	en Valencia	ARV. MR-5 a 9
1392 En-Feb.	Nave de Lopo Carnota. de Noya	Galicia-Valencia y vuelta via Sevilla	ARV. MR-10. 62. 64. 72 v. 122 v.
1392 En-Feb.	Nave de Johan de S. Luis. de Noya	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. 58. 66 v..
1392 En-Feb.	Otra nave de Noya	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. ff16 v. a 143
1392 En-Feb.	Otra nave de La Coruña	Galicia-Valencia y vuelta	
1392 Diciembre	Barca *Trinidad*. de Johan de Oseira de Noya	Noya/Muros-Barcelona. con pescado	AHPB. B. Nadal. *10º manual*. ff. 85. 99 v.
1393.. Enero	Barca *Trinidad*. Johan de Oseira de Noya	Barcelona-Azamor-Safi (Berberia) Viaje de transporte. flet. por Matheu Alanyà y Guillem Sepulcre. de Barcelona	*Ibid.* f. 85: AHCB. Not. *Nidits IX-10*
1393. Enero-Mar.	Nao *Santiago*. Domingo Vidal de Pontevedra	Galicia-Valencia	ARV. MR-11 (Ed. TERRER NAVARRO). n.º 356. 373.
1393. Enero-Mar.	Nave de Lopo Carnota. de Noya	Galicia-Valencia	*Ibid.*. n.º 172. 420. 457
1393. Enero-Mar.	Nave de Johan de S. Luis. de Noya	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*. n.º 535. 536
1393. Enero-Mar.	Naves de Muros. Pontevedra. Coruña. Muxia? difíciles de individualizar	en Valencia	*Ibid.*. *passim*.
1393. Abril	Nao de Pero Conde. de La Coruña	Barcelona-Sicilia y «Romania». viaje de transporte flet. por Bernat Vidal de Barcelona	AHPB. B. Nadal. *Man. 23/1-4/7/93*. f. 60 v.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1393, Octubre?	Nao de Domingo Vidal (Pontevedra)	Valencia-Galicia	ARV. MR-11, n.º 2254, 2267.
1394, En.-Mar.	Nao de Domingo Vidal (Pontevedra)	Galicia-Valencia	ARV. MR-12 f. 75 v.
1394, En.-Mar.	Nao de Afonso de Esteiro, de Noya	Galicia-Valencia, y vuelta a Noya	*Ibid.*, 76, v., 81, 84 v.
1394, 27/2	Nao *Santiago*, Domingo Vidal de Pontevedra	En Barcelona. Venta a Bertomeu Mir, con un viaje a Flandes pendiente	AHPB. B. Nadal. *Man. 26/11/93-3/6/94*, f. 47-47 v.
1394, 27/2	Hay además, en Barcelona, gente de Tuy y Ferrol que no ha llegado en esos navíos	Barcelona-Tuy, Pontevedra, Ferrol	*Ibid.*, f. 53
1395, Enero	«Navis tinclata» de Rodrigo Alfonso	Mallorca-Bugia, viaje de transporte flet. por Pedro Dez Puig y Bernat Ferrer	AHM. G-5, 63
1395, Enero	«Barcha tinclata» de Rodrigo Peres	Mallorca-Bona, viaje de transporte, flet. por Bernat Dez Coll	*Ibid.*, 62 v.
1396 En-Mar.	Nao de Andrés de Miguero, de Bayona	Galicia-Valencia	ARV. MR-14, f. 32
1396 En-Mar.	Nave de Afonso de Esteiro, de Noya	Galicia-Valencia	*Ibid.*, 53 v.
1396 En-Mar.	Barca de Johan de Requeixo	Galicia-Valencia	*Ibid.*, 46 v.
1396 En-Mar.	Además, por lo menos, una nave de Noya, otra de Muros, otra de Pontevedra y otra de La Coruña	} Galicia-Valencia y vuelta, vía Portugal	*Ibid.*, ff. 32 a 87 v.
1396 Noviembre	Nao de Domingo Afonso, de Noya	Noya-Barcelona, con paños flamencos, pieles y sayos de Irlanda de un mercader catalán. Apresada por el pirata castellano Pedro Page.	AHPB. B. Nadal. *Escr. sueltas* 3/12/1397
1397, En. Jun.	Nao de Afonso de Padrón	Valencia-Galicia	ARV. MR-15, 40 v.
1397, En. Jun	Una nave de Muros, por lo menos	Valencia-Muros	*Ibid.*, 20 a 42 v.
1397, En. Jun	Nave de Domingo Vidal, de Pontevedra	Valencia-Pontevedra	ARV. MR-16, 24-24 v.
1398 En.-Mar.	Nao de Afonso de Esteiro de Noya	Noya-Valencia	ARV. MR-18, f. 36, 36 v.
1398 En.-Mar.	Barca de Diego Pérez de Noya	Noya-Valencia	*Ibid.* f. 50 v.
1398 En.-Mar	Nao de Francisco Merino o Mariño, Noya	Noya-Valencia	*Ibid.*, 37
1399 En.-Mar	Nao de Johan Gallego, de Noya	Noya-Valencia y vuelta	MR-19 53 v., 65 v.
1399 En.-Mar.	Nao de Johan Ramón, de La Coruña	Galicia-Valencia	*Ibid.*, 36 v.
1399 En.-Mar.	Por lo menos dos naves de Pontevedra	Galicia-Valencia-Pontevedra	*Ibid.*, 40 a 65 v.
1399 Octubre	Una nave de La Coruña	Barcelona-Galicia	AHPB. Th. Bellmunt, *man 1399*, 76
1401 En.-Mar	Nave de Roy Gonçalves	Galicia-Valencia y vuelta	ARV. MR-20, f. 24
1401 En.-Mar	Nave de Afonso de Esteiro de Noya	Valencia-Galicia vía Portugal	*Ibid.*, 47
1401 En.-Mar	Otras naves de Noya y Pontevedra	Galicia-Valencia y vuelta	*Ibid.*, 50 v. a 76 v.
1402	Nave de Diego Pérez de Noya	Galicia-Valencia, y viaje transp. flet. por un valenciano	ARV. MR-21, 41 v.
1402	Otras naves de Noya y Pontevedra	Valencia-Galicia y Portugal, con mercaderes de Santiago	*Ibid.*, 35 v. a 92
1402 Marzo	Una nave gallega	Valencia-Sicilia	*Ibid.*, 92
1403, En-Marzo	Nave de Afonso de Esteiro, de Noya	Galicia-Valencia y vuelta	ARV. MR-22, f. 73

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1403. En-Marzo	Una o dos naves más de Noya	Galicia-Valencia y vuelta, vía Portugal	*Ibid.*, 67-120
1404 Enero	Barca de Johan Gonçales	Mallorca-Alcudia de Berberia, viaje de transporte, flet. por Ramon ça Torra, de Mallorca	AHM. G-6, 98
1404 Enero	Barca de Johan Peres	Valencia-Murviedro-Galicia	ARV. B-243 (ed. HINOJOSA, n.º 47, 97)
1404 Febr.	Barca de Johan de Banda, Galicia	Valencia-Portugal	*Ibid.*, n.º 232
1405. Dic.	Nave de Domingo Esteves, Pontevedra	Mallorca-Túnez, viaje de transporte flet. por Bert. Rotlandi	AHM. G-7, 21
1407. En.-Mar	Una nave de Noya, por lo menos	Valencia-Noya	ARV. MR-25, 41-42
1407. En.-Mar.	Barca de Johan Pasqual, La Coruña	Valencia-Galicia, vía Portugal	*Ibid.*, 44 v.-52 v.
1408	Una nave de Noya	Valencia-Galicia	ARV. MR-26, 34 v.-53
1408. Ene.-Mar.	Otra nave de Noya	Valencia-Sicilia	*Ibid.*, 100 v.
1408. Ene.-Mar.	Una nave de Pontevedra	Valencia-Pontevedra	*Ibid.*, 54 v
1409. Jun. Dic.	Una nave de Noya, por lo menos	Valencia-Noya	ARV. MR-28, 30-30 v
1410. Marzo	Nave de Roy Gonçales de Noya	Murviedro-Noya	ARV. B-247, 118
1410. Marzo	Nao de Fernán de Ben «Resoño», Noya	Valencia-Galicia vía Lisboa	*Ibid.*, 155, etc
1410. Abril	Barca de Pero Vidal, de Pontevedra	Valencia-Lisboa-Galicia	*Ibid.*, 151 v. 170 v. etc.
1410. Febr.	Nao de Roy Gonçales de La Coruña	Galicia-Valencia	*Ibid.*, 110
1410. Diciembre	El mismo	Murviedro-Galicia	*Ibid.*, 605 v.-606
1411. Enero	Barca de Johan de Balay	Cullera-Galicia	ARV. B-248, 390 v.
1411. Febrero	Nao de Diego Pérez, Noya	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 6 v.
1411. Febrero	Nao de Fernán de Ben, de Noya	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 8
1411. Marzo	Nao de R. Anes Calseiro, de Muros	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 17
1411. Marzo	Nao de Diego Pérez, Noya	Valencia-Nápoles	*Ibid.*, 23 v.-24
1411. Marzo	Nao de Fernán de Ben, Noya	Valencia-Nápoles	*Ibid.*, 28 v.
1411. Marzo	Nao de Pero Baldrao de Pontevedra	Valencia-Pontevedra	*Ibid.*, 28 v
1411. Marzo	Barca de Alfonso Eanes, de Galicia	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 33
1411. Abril	Barca de Johan Leitón, de Santiago	Valencia-Ibiza-Galicia	*Ibid.*, 73
1411. Abril	Nao de Rodrigo Anes Calseiro, Muros	Valencia-Muros vía Portugal	*Ibid.*, 46 v., 82 v., 85
1411. Mayo	Nao de Johan Rodrigues	Valencia-Mallorca	*Ibid.*, 133-142 v.
1411. May. Jun.	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 173
1411. Jun. Jul.	El mismo	Valencia-Génova, flet. Jofre de Meyà de Valencia	*Ibid.*, 227-229 v.
1411. Junio	Nao de Fernán «Resoño» de Muros Noya	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 227
1411. Julio	Nao de Gomes Ares de La Coruña	Valencia-Génova	*Ibid.*, 244
1411. Julio	Barca de Fernán Sánchez de Burgos, de Santiago	en Valencia, arrestada; luego, viaje a Ibiza	*Ibid.*, 263 v.
1411. Julio	Nao de Fernán «Resoño»	Valencia-Nápoles	*Ibid.*, 280
1411. Agosto	Barca de F. Sánchez de Burgos, Santiago	Valencia-Sicilia, flet. por B. Fuster	*Ibid.*, 303, 313, 314
1411. Sept.	Nao de Gomes Ares, de Coruña	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 350

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1411. Sept.	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Sicilia, flet. por Daniel Mascaros, de Valencia	*Ibid.*, 366, 384
1411. Sept.	Nao de Gomes Ares, de Coruña	Valencia-Génova	*Ibid.*, 387
1411. Oct.	Nao de Afonso Beliquer, de Coruña	en Valencia	*Ibid.*, 461
1411. Oct.	Nao de Alvaro Afonso de Coruña	Valencia-Alicante-Francia	*Ibid.*, 463
1412. Enero	Nao de Diego Pérez de Noya	Galicia-Valencia	ARV. B-248b, 72 v.
1412. Enero	El mismo	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 74
1412. Febrero	El mismo	Valencia-Génova	*Ibid.*, 98 v.
1412. Marzo	Barca de Pero Vidal de Galicia (¿Pontevedra?)	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 159
1412. Marzo	Barca de Fernán de Riazor, La Coruña	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 195 v., 197 v.
1412. Mayo	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Génova	*Ibid.*, 279
1412. Agosto	El mismo	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 416 v.
1412. Sept. Oct.	Nao de Alvaro Fiel, de La Coruña	Valencia-Flandes	*Ibid.*, 510 v.
1412. Octubre	Nao de Afonso Beliquer, de Coruña	Valencia-Murviedro-La Coruña-Flandes	*Ibid.*, 539-547
1413. Febrero	Barca de Pero Baldrao, de Pontevedra	Valencia-Ibiza	ARV. B-249, 168
1413. Marzo	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Nápoles	*Ibid.*, 175
1413. Marzo	Nao *Santa Maria de Belén*, de Francisco de Perbes de La Coruña	Valencia-Ibiza-Palermo y vuelta	*Ibid.*, 193 v.
1413. Marzo	Nao de Domingo Esteves, de Pontevedra	Valencia-Ibiza-Niza	*Ibid.*, 184 v.
1413. Mayo	Nao de Gonçalvo Peres, de Noya	Valencia-Flandes	*Ibid.*, 282
1413. Mayo	Nao de Vasco Fdez. de Galicia (Noya?)	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 282 v.
1413. Junio	Nao de Johan Peres, de Noya	Valencia-Barcelona	*Ibid.*, 346 v.
1413. Junio	Nao de Domingo Esteves, de Pontevedra	Valencia-Caller-Sicilia	*Ibid.*, 359, 359 v.
1413. Julio	Barca *Trinidad* de Pontevedra, de Johan Domingues, Gomes Gonçales y Alvaro Crú	Barcelona-Aigues-Mortes, flet. a J. Garro, F. Sunyer y D. Matelli de Barcelona	AHPB. B. Pi. *Manual 1413*, 4-4 v.
1413. Julio	Nao de Francisco de Perbes, Coruña	Valencia-Nápoles	ARV. B-249, 369 v.
1413. Julio	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Mallorca-Sicilia	*Ibid.*, 373 v., 375 v.
1413. Agosto	Barca de Johan de Oseira, de Noya	Valencia-Mallorca-Galicia	*Ibid.*, 419
1413. Agosto	Barca de Alfonso de Sant André	Valencia-Sevilla	*Ibid.*, 422 v.
1413. Agosto	Barca *Trinidad* de Pontevedra, de Johan Domingues, etc. (v. supra)	Barcelona-Sevilla, flet. por mercaderes de Montpellier	AHPB. B. Pi., *Sextum man. com.* f. 7 v.
1413. Octubre	Barca de Garcia Martis, de Galicia	Valencia-Galicia	ARV. B-249, 539
1413. Noviembre	Nao de Francisco de Perbes, Coruña	Valencia-Alicante-Sevilla-St. Malo-L'Ecluse	*Ibid.*, 584 v. a 597 v.
1413. Noviembre	Nao de Lopo Garcia, de La Coruña	Valencia-Denia-Berberia	*Ibid.*, 614, 623
1413. s/fecha	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Galicia, via Portugal	*Ibid.*, 169
1414. Marzo	Barca de Alvaro Cerviño, de Noya	Valencia-Peñiscola-Sevilla	ARV. B-251, 4 v.-5
1414. Marzo	Barca de Afonso Lourenço, de La Coruña	Valencia-Ibiza-Palermo	*Ibid.*, 7 v.
1414. Marzo	Nao de Johan de Toranda, de Galicia	Valencia-Portugal-Galicia	*Ibid.*, 9, 38 v.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1414. Marzo	Nao de Fernán Vello. de Noya	Valencia-Nápoles	*Ibid.*, 9 v.
1414. Marzo	Nao de Roy Sanches. de La Coruña	en Valencia	*Ibid.*, 9 v.
1414. Marzo	Nao de Fernán de Ben (Noya)	Valencia-Nápoles-Sicilia	*Ibid.*, 11 v. 21 v.
1414. Marzo	Barca de Johan Andre. de Bayona	Valencia-Portugal	*Ibid.*, 52 v.
1414. Mar. Abril	Nao de Gomes Fernandes (Muros)	Valencia-Palermo	*Ibid.*, 38
1414. Mayo	Nao de Johan Pascual. de La Coruña	Valencia-Barcelona	*Ibid.*, 127 v.
1414. Mayo	Nao de Vasco de Santiago. de La Coruña	Valencia-Sicilia	*Ibid.*, 135
1414. Mayo	Barca de Alvaro Cerviño. de Noya	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 135 v.
1414. Junio	Nao de Johan Pascual. de La Coruña	Sicilia-Valencia	*Ibid.*, 131-131 v.
1414. Junio	El mismo	Valencia-Cádiz	*Ibid.*, 164
1414. Junio	Barca de Pero Alfonso	Valencia-Barcelona	*Ibid.*, 186 v.
1414. Junio	Nao de Fernán Vello. de Noya	Valencia-Alcoll de Berberia	*Ibid.*, 188 v.
1414. Julio	Barca de Afonso Lourenço. de La Coruña	Valencia-Mallorca-Palermo	*Ibid.*, 224. v. 233
1414. Julio	Nao de Fernán de Ben. de Noya	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 232
1414. Julio	Nao de Johan Amado. de La Coruña	Valencia-Barcelona	*Ibid.*, 248
1414. Julio	Nao de Gomes Fernandes. (Muros)	Valencia-Ibiza	*Ibid.*, 235
1414. Septiembre	El mismo	Valencia-Caller-Pisa-Sicilia	*Ibid.*, 308, 319, 331, 331 v.
1414. Octubre	Nao de Pero Vidal. de Pontevedra	Valencia-Portugal	*Ibid.* 357
1414. Octubre	Nao de Sancho Suares. de La Coruña	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 367
1414. Octubre	Barca de Vasco de Sant Andre. La Coruña	Valencia-Alicante-Flandes	*Ibid.*, 367
1414. s/fecha	Nao de Fernán Vello. de Noya	Valencia-Galicia vía Portugal	*Ibid.*, 9 v.
1415. Abril	Barca de Johan Romero. de Noya	Valencia-Galicia	ARV. B-253, f. 9
1415. Abril	Barca de Domingo Chamorro y Johan Barbeito. de Pontevedra	Valencia-Sevilla	*Ibid.*, 23 v.
1415. Abril	Nao de Johan Domingues de Barbeito	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 33
1415. Abril	Nao de Domingo Esteves. de Pontevedra	Valencia-Galicia vía Lisboa	*Ibid.*, 33. 34-34 v.
1415. Julio	Nao de Alvaro Cerviño. de Pontevedra	Valencia-Caller-Sicilia	*Ibid.*, 146 v., 163 v.-164
1415. Octubre	El mismo	Valencia-Galicia	*Ibid.*, 371 v.
1415. Sept.	Nao de Fernán de Ben «Resoño». de Noya	en Valencia. fletado para salir a alguna parte por Antoni Garriga	*Ibid.*, 354 v., 365
1415. Diciembre	Nao de Pero Patiño. de La Coruña	Valencia-Flandes. debiendo estar de vuelta en 4 meses	*Ibid.*, 506
1416. Febrero	Barca de Andre Domingues (Noya)	Valencia-Portugal	ARV. B-255. 129 v
1416. Marzo	Barca de Johan Andre de Bayona	Valencia-Viana do Castelo-Bayona	*Ibid.*, 154 v.-155, 162 v.
1416. Marzo	Barca *Santiago*. de Afonso Eanes de Bayona	Valencia-Bayona	*Ibid.*, 157. y albarán 155 v.-156
1416. Marzo	Barca de Johan Mateus. de Galicia	Valencia-Sevilla	*Ibid.*, 160
1416. Marzo	Barca de Nuno Rodrigues de Galicia	Valencia-Lisboa	*Ibid.*, 194. v.
1416. Marzo	Nao de Gil Rodrigues. Noya	Valencia-Gandía-Ibiza-Argel-Bugía-Valencia	*Ibid.*, 196 v.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1416. Abril	Barca de Martín Sanches. de Noya	Valencia-Ibiza-Nápoles-Sicilia-Valencia	*Ibid.*, 231
1416. Mayo	Nao de Francisco de La Coruña	Valencia-Gandía-Mallorca-Sicilia	*Ibid.*, 323 v.-334
1416. Junio	Barca de Martín Sanches. de Noya	Valencia-Portugal	*Ibid.*, 331
1416. Julio	Nao *Santiago*, de Roy Gonçales, Coruña	Valencia-Almería-Sevilla-Alcudia (Berbería)-Valencia	*Ibid.*, 388 v., 361 v., 373 v.
1416. Julio	Nao de Diego Peres, de Noya	Valencia-Cádiz-Sevilla (Sanlúcar)-Noya	*Ibid.*, 372 v., 376 v., 382
1416. Octubre	Nao *Santiago* de Roy Gonçales, Coruña	en Valencia, arrestada a petición del mercader Matheu de Bondia; orden de liberación por el Batlle General	*Ibid.*, 522 v.
1416. Octubre	El mismo	Valencia-Bugia	*Ibid.*, 542-542 v.
1417. Enero	Barca de Alvaro Cerviño, La Coruña	Valencia - Mallorca - Cerdeña	ARV. B-256, 5, 11, v.
1417. Enero	Nao de Roy Gonçales, La Coruña	Valencia - Genova	*Ibid.*, 29 v.
1417. Febr.	Barca de Johan de Bribes, La Coruña	Valencia - Caller	*Ibid.*, 83 v.
1417. Febr.	Nao de Sancho Suares, La Coruña	Valencia - Nápoles	*Ibid.*, 95 v.
1417. Marzo	Barca de Afonso de Eiris, La Coruña	Valencia - Cádiz - Galicia	*Ibid.*, 109, 114-114 v.
1417. Marzo	Barca de Martín Sanches, de Noya	Valencia - Noya	*Ibid.*, 115
1417. Marzo	Barca de Johan de Santa María, Coruña	Valencia - Portugal - Galicia	*Ibid.*, 125, v.
1417. Mar./Abril	Nao de Fernán «Resoño» de Noya	Valencia - Ibiza - Mallorca - Nápoles	*Ibid.*, 138, 140, 141, v.
1417. Abril	Nao de Afonso Rodrigues de Ferrol	Valencia - Ibiza - Bugia	*Ibid.*, 164
1417. Abril	Nao de Johan Domingues de Barbeito (Pontevedra)	Valencia - Ibiza - Mallorca - Niza	*Ibid.*, 153 v., 158 v.
1417. Marzo	Afonso Gonçales, de Noya	en Valencia, reparando un batel de su nao	*Ibid.*, 139 v.
1417. Abril	El mismo	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 172
1417. Mayo	Nao de Gil Rodrigues, de Noya	Valencia - Sevilla - Portugal - Flandes	*Ibid.*, 182, 196, 209 v., 216
1417. Mayo	Nao de Afonso Rodrigues, de Ferrol	Valencia - Ibiza	*Ibid.*, 219 v.
1417. Mayo	Barca de Alvaro Cerviño, La Coruña	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 219
1417. Mayo	Nao de Francisco Eanes, La Coruña	Valencia - Ibiza	*Ibid.*, 219, v.
1417. Mayo	Nao de Afonso Rodrigues, de Ferrol	Valencia - Berbería	*Ibid.*, 235
1417. Mayo	Nao de Francisco Eanes, La Coruña	Valencia - Berbería (Orán? Honein?) vía Gandía	*Ibid.*, 250 v.
1417. Julio	Nao de Fernán de Ben «Resoño», Noya	Valencia - Noya	*Ibid.*, 316
1417. Agosto	Nao de Gomes Ares, de Ribadeo	Sevilla - Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 342
1417. Agosto	Nao de Afonso Rodrigues, de Ferrol	Valencia - Mallorca - Bugia	*Ibid.*, 342
1417. Agosto	Nao de Francisco Eanes, La Coruña	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 354 v.
1417. Sept.	Nao de Gomes Ares, de Ribadeo	Barcelona - Valencia - Sevilla	*Ibid.*, 405 v., 507 v.
1417. Octubre	Nao de Afonso Rodrigues, de Ferrol	Valencia - Murviedro - Caller - Sicilia	*Ibid.*, 488 v.
1417. s/fecha	Nao de Afonso Rodrigues, de Ferrol	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 217
1422. Enero	Barca de Fernán Sanches, de Galicia	Valencia - Savona - Genova	ARV. B-258 bis, 13
1422. Marzo	Nao de Afonso da Pena, de Vizcaya (*vic.* es de La Coruña)	en Valencia	*Ibid.*, 34
1422. Marzo	Nao de Pero Rodrigues, de Noya	Valencia - Sevilla - Galicia	*Ibid.*, 59, 60

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1422. Marzo	Nao de Gomes Pita, de La Coruña	Valencia - Cádiz - Sevilla - La Coruña - L'Ecluse. Apresada por los ingleses en el Canal	*Ibid.*, 104, 108 v., 110; AHM Not. A. Contesti, 2469, 197
1422. Febr.	Nao de Pero Vasques, de Noya	en Valencia, reparando	ARV. B-258 bis, 73 v.
1422. Marzo	Nao de Martin Sanches, de Noya	Valencia - Cap de Cerver	*Ibid.*, 146
1422. Abril	Nao de Johan Carpenteiro de Pontevedra	Valencia - Nápoles	*Ibid.*, 154
1422. Abril	Nao de Pero Vasques, de Noya	Valencia - Pesaro - Venecia, flet. por Francesco Marchesano, mercader de la marca de Ancona	*Ibid.*, 162-162 v., 169
1422. Mayo	Ballener de G.º Fdes., de Pontevedra	Valencia - Provenza (Bouc?) - Niza	*Ibid.*, 239
1422. Octubre	Nao de Pero Vasques, de Noya	Venecia - Valencia	*Ibid.*, 389
1423	Naves de Gonçalo Salgado (Noya) y Pero Eanes	Flandes - Barcelona, con carg. de mercaderes de Barcelona. Apresadas por corsarios castellanos	AHCB. Not. IX-13 (escr. de 5.1.1424)
1424. Agosto	Nave de Pero Falcón, de Pontevedra Nave de Alvaro Crú, de Pontevedra	Fletadas por meres. de Barcelona, a Talamone y Sicilia, para llevar grano a la ciudad de Gerona, descargando en S. Feliú de Guixols	A.M. Gerona, en BATLLE. *Trigo sardo y siciliano...*, 273-274
1424. Noviembre	Nave de Johan de San Pedro	Mallorca - Ibiza - Niza	AHM. Not. A. Contestí 2468, 166 v.
1425. Febr.	Nave de Gonçalo Martines	Mallorca - Cerdeña	AHM. Not. A. Contesti 2478, 23
1425. Febr.	Nave de G.º Fernandes, de Santiago	Mallorca - Cerdeña	*Ibid.*, 24
1426. Marzo	Nave *S. Cristóbal*, de Pontevedra, de Alvaro Crú	Barcelona - Niza - Villefranche - Barcelona, con trigo, flet. por F. de Prats	AHPB A. Brocard. *Man Feb. May. 1426*, ff. 10-11
1426. Marzo	Nave de G.º Fernandes, de Santiago	Mallorca - Genova	AHM. Not. A. Contestí 2480, 32 v.
1426. Agosto	*S. Cristóbal*, Alvaro Crú de Pontevedra	Barcelona - Pontevedra	AHPB. J. Reniu. *Man. 1426*. 20/8/26
1426. Enero	Nave de Rodrigo de Liñeiro, de Muros	Valencia - Ibiza - Sicilia	ARV. B-262, 177 v.
1426. Febr.	Nave de Gonçalo Salgado, de Noya	Valencia - Mallorca - Caller - Sicilia	*Ibid.*, 211 v., 223 v.
1426. Marzo	Nave de Pero Crú de Pontevedra	Valencia - Ibiza - Pisa	*Ibid.*, 259
1426. Marzo	Nave de Lopo Garcia, de Muros	Valencia - Ibiza - Niza	*Ibid.*, 262
1426. Mayo	Nave de Gonçalo Salgado	Valencia - La Mata - Niza	*Ibid.*, 373 v.
1426. Junio	Nave de Lopo Garcia, de Muros	Valencia - Málaga - Alcudia de Berberia	*Ibid.*, 115 v.
1426. Junio	Ballener de Gonçalo Fdez., Pontevedra	Valencia - La Mata - Niza	*Ibid.*, 10
1426. Junio	Nave de Gonçalo Salgado *	Valencia - Niza - Genova	*Ibid.*, 117 v., 120
1426. Julio	Nave de Rodrigo de Liñeiro	Valencia - Mallorca - Sicilia	*Ibid.*, 25 v., 27 v.
1426. Agosto	Nave de Pero Crú	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 81 v.
1426. Agosto	Nave de Gonçalo Salgado	Valencia - Mallorca	*Ibid.*, 49 v.
1428. Enero	Nave de Gonçalo Fdez., Pontevedra	Valencia - Galicia (naufraga en el Grao al salir)	ARV. B-264, 48 v.
1428. Febr.	Nave de Ares Fernández, Santiago	Valencia - Ibiza	*Ibid.*, 75
1428. Marzo	Nave de Johan de Mendoça, de Muros	Valencia - Orán	*Ibid.*, 92
1428. Marzo	Nave de Fernán Sanches	Valencia - Galicia (Bayona?)	*Ibid.*, 100 v.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1428. Marzo	Nave de Martin Garcia. La Coruña	Valencia - Lisboa - La Coruña	*Ibid.*, 138, 139
1428. Abril	Nave de Johan de Mendoça. de Muros	Valencia - Oran	*Ibid.*, 158
1428. Abril	Nave de Jacobo de Miño	Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 166 v.
1428. Junio	Nave de Johan de Mendoça	Valencia - Ibiza	*Ibid.*, 239
1428. Julio	Nave de Ares Fernández. Santiago	Valencia - Bugia y Oran	*Ibid.*, 253, 269
1429. Febrero	Nao de Fernando de Suevos. La Coruña	Valencia - Murviedro - Galicia	ARV. B-265, 36 v.
1429. Marzo	Nave de Johan de Mendoça. Muros	Valencia - Cádiz - Galicia	*Ibid.*, 55, 57
1429. Marzo	Nave de Alvaro Crú. de Pontevedra	Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 94 v.
1429. Marzo	Nave de Pero Martinez	Valencia - El Puig (Murviedro) - Galicia	*Ibid.*, 98 v.
1429. Julio	Nave de Johan de Deus. de La Coruña	Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 202 v.
1429. s/fecha	Nave de Alvaro Crú. Pontevedra	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 75 v.
1431. Abril	Nave de Alvaro Gomes. de Muros	Valencia - Mallorca - Palermo	ARV. B-267, 5 v., 37
1431. Abril	Nave de Alvaro Crú. de Pontevedra	Valencia - Mallorca - Sicilia - Savona	*Ibid.*, 15, 27, 37
1431. Agosto	Nave de Alvaro Gomes. de Muros	Valencia - Ibiza- Genova	*Ibid.*, 150, 154 v.
1431. Octubre	Nave de Alvaro Crú	Valencia - Mallorca - Sicilia	*Ibid.*, 216 v.
1431. Nov.?	El mismo	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 7
1431. Nov.	Barca de Fernando de Suevos. La Coruña	Valencia - Murviedro - Portugal - Galicia	*Ibid.*, 235, 241 v.
1431. Nov	Nave de Pero Fernandes. de Galicia	Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 241 v.
1431. Nov.	Nao de Alvaro Gomes. de Muros	Valencia - Murviedro -Galicia (naufraga en Murviedro)	*Ibid.*, 266 v.; B-269, 39 v.
1432. Marzo	Nave de Alfonso Gonçalves	Valencia - Murviedro? - Galicia	ARV. B-269, 39 v.
1432. Marzo	Nao de Martin Garcia. La Coruña	Valencia - Savona - Genova	*Ibid.*, 38, 39
1432. Marzo	Nave de Alvaro «Canabilo» (*sic*)	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 43 v.
1432. Mayo	Nave de Vasco Pardo	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 74 v.-75
1432. Junio	Nao de Martin Garcia	Valencia - Ibiza	*Ibid.*, 118 v
1432. Agosto	Nave de Diego Peres de Guisamo	Valencia - Barcelona	*Ibid.*, 250
1432. Agosto	Nave de Pero Falcón. de Pontevedra	Genova? - Barcelona. con merc. de la Cia. J. Humpis	ACA. *Dr. Al.Savoi*. 1/8/1432
1432. Abril	Nave de Alvaro Crú. de Pontevedra	Mallorca - Cerdeña - Sicilia - Valencia	AHM. Not. A. Contesti, 2460, 59 v.
1432. Septiembre	Nave de Martin Garcia	Valencia - Jávea - Portugal - Galicia - Flandes	*Ibid.*, 229; ARV. B-269, 256 v.
1432. Octubre	Nave de Johan de Mendoça. Muros	Valencia - Alicante - Flandes	ARV.B-269, 307 v.
1432. Nov. Dic.	Nao de Roy Gonçales de Noya	Valencia - Murviedro - Noya Muros	*Ibid.*, 355, 367-367 v.
1433. Julio	Nave de Pero Falcón. de Pontevedra	Mallorca - Porto Pisano	AHM. Not. A. Contesti, 2461, 178
1434. Enero	Barca de Alfonso Felipe. de La Coruña	Valencia - La Coruña	ARV. B-272, 3
1434. Febr.	Nao de Johan «Moix» (¿Mous?) de Noya	Valencia - Genova	*Ibid.*, 42
1434. Feb. Marzo	El mismo	Valencia - Murviedro - Galicia	*Ibid.*, 60 v
1434. Feb. Marzo	Nao de Alvaro Fiel. de La Coruña	Valencia - Murviedro - Galicia	*Ibid.*, 60 v., 66 v.
1434. Marzo	Barca de Martin Rodello	Valencia - Genova	*Ibid.*, 89 v.
1434. Marzo	Nao de Johan Arnal	Valencia - Portugal - Galicia	*Ibid.*, 75 v., 90 v.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1434. Septiembre	Nao de Vasco Gomes de Galicia (de Marsella)	Valencia - Marsella	*Ibid.*, 211
1434. Diciembre	Nao de Antón Diez, de Galicia	Valencia - Galicia	*Ibid.*, 271 v.
1436. En. Mar.	Nave de Afonso de Paz (Noya)	Galicia - Barcelona, con pescado	*AHCB, Ll. Closes*
1437	Nave de Johan de Santa Marta, Coruña	Coruña - Nápoles, con un cargamento de paños y joyas de gran valor. Apresado por galeras de Barcelona	AHCB. *Ll. Closes*, VI-7, 11 v. ss
1437. Agosto	Nave de Pero Martines	Provenza - Barcelona. Regreso con grano, pastel y carga mixta de la Cia. J. Humpis y otros	ACA. *Dr. Al. Sav.*, n.º 1411, *passim*
1438. Abril Ag.	Nave de Pero Falcón, de Pontevedra	Barcelona - Provenza y vuelta, mismo cargamento que el anterior	*Ibid.*, n.º 1402, *passim*
1439. s fecha	Nave de Pero Falcón de Pontevedra	Valencia - Barcelona, apresado en Palamós	AHCB. *Ll. Cl.*, VI-6, 95
1439. Junio	Barca de Gomes de Santiago, Pontevedra	Niza - Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 5/6/1339
1439. Agosto	Barca de Lorenço Anes (Coruña)	Sicilia - Barcelona	*Ibid.*, 4/8/1439
1440. Febrero	Barca de Pero Fernandes	Galicia - Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 2/2/1440
1440. Marzo	Barca de Gomes de Santiago, de Pontevedra	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 1/3/1440
1440. Julio	Barca o ballener de Fernán Yáñez, Galicia	Barcelona - Agde y vuelta, con trigo, flet. por Pere Viner	AHPB. A. Vilanova, *1.º lib. sec.* 22
1440. Julio	Barca o ballener de Fernán Afonso, id.	Mismo viaje	*Ibid.*
1440. Julio	Barca de Johan Fernandes	Pisa - Barcelona (flet. B. Bonet?)	ACA. *Ancoratges*, 19/7/1440
1441. Enero	Barca de Johan de Viana, de Bayona	Bayona - Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 29/1/1441
1441. Enero	Barca de Johan Bravo de Bayona	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 30/1/1441
1441. Febr.	Nao de Pero Falcón, de Pontevedra	«Castilla» - Barcelona	*Ibid.*, 23/2/1441
1441. Febr.	Barca de Roy Gonçales, de Pontevedra	Galicia - Barcelona, con pescado para Pere Viner	*Ibid.*, 28/2/1441; AHCB. *Ll. Cl. VI-8*
1441. Marzo	El mismo	Barcelona - Agde - Tortosa (Alfaques Ampolleta), con trigo, flet. por P. Viner	AHCB. *Ll. Closes* VI-8, 130 v.; AHPB. A. Vilanova, *1.º lib. sec.*, 34 v.
1441. Junio	Nave de Johan Bravo, de Bayona	Barcelona - Aigues-Mortes y vuelta, con trigo, flet. por P. Viner	A. Vilanova, *Ibid.*, 40 v.
1441. Agosto	Ballener de Gomes Rodrigues, Pontevedra	Barcelona - Aigues-Mortes y vuelta, con trigo, de P. Viner	*Ibid.*, 45 v.
1442. Enero	Barca de Vasco Gonçales	La Coruña - Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 21/1/1442
1442. Enero	Barca de Diego Suares	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 24/1/1442
1442. Enero	Barca de Gomes Rodrigues, de Pontevedra	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 25/1/1442
1442. Febr.	Barca de Roy Gonçales, Pontevedra	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 12/2/1442
1442. Febr.	Barca de Johan de Viana, de Bayona	Bayona - Barcelona	*Ibid.*, 12/2/1442
1442. Febr.	Barca de Johan Beltrán (Noya o PO)	Sevilla - Barcelona	*Ibid.*, 19/2/1442
1442. Febr.	Barca de Martín Gonçales	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 20/2/1442
1442. Febr.	Barca de Johan do Río, de Pontevedra	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 23/2; AHCB. Ll. Cl. VI-9
1442. Febr.	Barca de Afonso García de Muros	Valencia - Palermo, flet. Miquel Bosser	AHPB. A. Vilanova, *1.º lib. sec.* 55

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1442, Abril	Barca de Gonçalo Peres, Pontevedra	Barcelona - Francia y vuelta, con trigo, flet. Bernat Bonet	ACA, *ancoratges*, 30/4/1442
1442, Junio	Barca de Roy Gonçales, Pontevedra	Barcelona - Aigues-Mortes y vuelta, con trigo	*Ibid.*, 11/6/1442
1442, Sept.	El mismo	Barcelona - Niza y vuelta, flet. B. Bonet	*Ibid.*, 1/9/1442
1442, Nov.	Ballener de Pero Afonso	Mallorca - Oran, flet. por Bongiani Janfilari, de Mallorca	AHM, G-8, 122 v.
1443, Marzo	Ballener de Afonso García (Muros)	Mallorca - Tenes (Berbería), flet. por Bertomeu Palau, de Mallorca	*Ibid.*, 133
1443, Junio	El mismo	Mallorca - Argel, flet. por Galceran Miró, de Mallorca	*Ibid.*, 140
1443, Jul. Ag.	Nave de Pero Afonso	Bouc - Barcelona, con trigo y carga mixta de la Cía. Humpis y otros	ACA, *Dr. Al. Sav.* n.º 1411, f. 56
1443, Agosto	Nave *Santa Trinidad*, Johan de La Coruña	Nápoles - Barcelona, flet. por Guillem de Tolosa, de Barcelona	AHPB, E. Mir, *1.º man. c. c.* 71
1443, Marzo	Barca de García de La Coruña	Sicilia - Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 15/3/1443
1444, Febrero	Nave de Johan Pascual, de La Coruña	Barcelona - Aigues-Mortes - Tortosa, con trigo	AHPB, B. Nadal, *Esc. sueltas*, 15/2/44
1446, Febr.	Barca de Johan de «Cotones» (*sic*)	Bayona - Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 4/2/1446
1446, Febr.	Barca de Johan de Viana, de Bayona	Bayona - Barcelona	*Ibid.*, 10/2/1446
1446, Febr.	Barca de Gonçalo Peres	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 18/2/1446
1446, s/fecha	Una nave gallega	Colliure - Occidente, flet. A. Valentí, Capturada por portugueses	AHPB, B. Bastat, *3.º man. com.* 13-13 v.
1447, Abril	Barca de Roy Gonçales, Pontevedra	Ibiza - Barcelona, flet. B. Bonet	*Ibid.*, 30/4/1447
1447, Junio	El mismo	Genova - Barcelona, flet. B. Bonet	*Ibid.*, 8/6/1447
1447, Marzo	Nave de Johan Domingo, de Pontevedra	en Barcelona, con pescado	AHPB, E. Mir, *Man. 4.º c.c.*, 56 v.
1447, Julio	Barca de Fernando de Areas, de Bayona	Barcelona - Valencia	ACA, *Ancoratges*, 20/7/1447
1447, Julio	Barca de Pero Crú, de Pontevedra	Sicilia - Barcelona	*Ibid.*, 25/7/1447
1447, Julio	Barca de Fernán Gomes	Noya - Barcelona	*Ibid.*, 2/7/1447
1447, Agosto	Barca de Roy Gonçales	Genova - Barcelona	*Ibid.*, 7/8/1447
1448, s/fecha	Nao de Pero Vidal, de Pontevedra	Pontevedra - Barcelona	AHPB, B. Masons Min. *4.º man.* 4 v.
1450, Marzo	Nave de Gonçalo Vidal, de Bayona	Barcelona - Bayona - Vigo	AHPB, A. Vilanova, *Man. comendarum 1439-69*, f. 61 v.
1450, Jun. Jul.	Nao *Santa María de Vilaverde*, de Lorenço Eanes Fiel, de La Coruña	Barcelona - Ibiza y vuelta	
1450, Agosto	El mismo	Barcelona - Gaeta - Salerno - Nápoles - Palermo - Messina, flet. por mercaderes de Barcelona	AHCB, Not. IX-10, escr. de 13 y 31/8/1450

c) *La reacción de defensa barcelonesa y la guerra civil*

Los gallegos resultaban, al menos para la ciudad de Barcelona, unos proveedores poco rentables. Desde su introducción en los mercados trataban siempre de realizar con la capital del Principado un tráfico unilateral, en el que vendían pero no compraban. Escapaban a muchas cargas fiscales y parte de ellos constituían además unos serios competidores en el mercado de fletes, gozando de la preferencia de muchos mercaderes, incluso catalanes. Por todo ello cundió desde los años veinte del siglo XV una cierta alarma y se iniciaron medidas restrictivas a su actividad en sus distintos campos de acción, medidas que se impondrían en los años 50, y cuyo desarrollo examinamos a continuación.

La preponderancia de castellanos y portugueses, especialmente en el campo de los transportes, no dejó de alarmar a los armadores barceloneses y de otros puertos de la costa catalana. Ya hacia 1425 habían presentado los representantes de estos puertos un memorial a Alfonso V proponiendo penalizar a los fletadores de navíos de estas nacionalidades con un 5% sobre el valor de los fletes y un 4-6% sobre el de las mercancías cargadas en ellos, recargos atenuados cuando estos extranjeros llegasen desde su propio país (138). El impuesto sobre los fletes («Nòlits») se llegó realmente a aplicar, al menos en Barcelona; era un tributo municipal (139), que no parece haber puesto muchas trabas a estos transportistas: en los años 30 lo vemos cobrar a partidas de mercancías que entran y salen sobre naves gallegas (140). Sin embargo, el comercio de pescado siguió salvándose por el momento de este impuesto: era un artículo de primera necesidad y, como todas las importaciones de víveres, quedó exento (141).

Pero las importaciones de pescado —que en Barcelona estaban a cargo de gallegos y portugueses— desequilibraban la balanza de pagos. El único cargamento de retorno que interesaba a estos hombres a cambio de sus artículos eran los florines de oro, y al contado. Ninguna mercancía local les interesaba especialmente; tal vez, al menos en el caso de los gallegos, se reservaban para los cargamentos de vino valenciano que recogían a la ida. El hecho es que el comercio catalán no ganaba con ellos, y el oro —con el que se movían cifras de millones de maravedís—, se iba de la ciudad como por un agujero sin fondo. Si tomamos como botón de muestra lo que sacan en esos años los de la nave de Pero Falcón de Pontevedra, cuyo detalle de cargamento, completo según todos los indicios, se ha conservado, no puede extrañarnos la hostilidad de los mercaderes barceloneses. Nada parece atraerles realmente del mercado local: algunos paños, chucherías y golosinas en pequeñas cantidades, algunos artículos alimenticios, plomo, drogas, a una escala tan reducida que parece tratarse de compras indispensables para uso personal o de modestos encargos. Dos de las cuatro comandas recogidas han sido canceladas. No se ve, entre las mercancías sacadas por los pontevedreses —pues cargan también varios catalanes— ninguna partida que alcance unos volúmenes mínimamente comerciales (142).

Gozan, además, de una práctica impunidad fiscal, unas veces a favor de la legislación, otras de mañas y conciertos y otras eludiendo simplemente los impuestos, como

(138) CARRERE, *Barcelone...*, pp. 763-64, n.º 1.
(139) *Op. cit.*, 663.
(140) ACA, *Dret Entrades/Eixides*, G-186/2 (26/7/1434).
(141) V. nota 138.
(142) V. infra, pp. 747-748.

hacen con las numerosas *leudas* marítimas que se escalonan a lo largo de la costa, haciendo frecuentes los apresamientos y represalias que ejercían en ellos los recaudadores (143).

El impuesto del *Periatge*, creado en Barcelona en 1394, sólo para los catalanes, y hecho extensivo muy poco después a los mercaderes y patrones extranjeros, gravaba solamente las exportaciones, con 1 óbolo/libra, hasta cerca de 1405, y dejaba exentas de él a las importaciones; en esas fechas pasó a gravar ambos movimientos con 1 d/£, cobrándose en todos los puntos de Cataluña y Rosellón (144). Es el único impuesto que, teóricamente al menos, pagaban los gallegos; no sabemos si en la práctica, y cuando alcanzó a sus importaciones de pescado, se lo hicieron pagar también a sus consignatarios, como harán más tarde con el Ancoratge.

El *Ancoratge*, derecho portuario percibido en Barcelona desde 1439, gravaba a los buques entrantes con una contribución de 4 sueldos por cada 10 botas de porte. Como todos los derechos de este tipo, es algo que teóricamente suele entrar en el capítulo de gastos del patrón, aunque luego se resarza de él cargándolo en los fletes. Pero en Barcelona, y durante todo el período en que este impuesto está documentado, vemos cómo los gallegos, al menos los que tienen un consignatario esperándolos en el puerto, se las arreglan para que el *ancoratge* lo pague éste (145).

El cuarto impuesto sobre el tráfico marítimo, el ya citado *nolit*, no les alcanzaba en absoluto, pues recaía sobre el fletador o consignatario.

En 1435 se pone en marcha la primera medida para equilibrar la balanza de pagos, obligando a gallegos y portugueses a gastar en plaza el 50% de las cantidades percibidas como producto de sus ventas. No debió de tener un cumplimiento muy estricto cuando a 16 de Febrero de 1452, en una fecha del año en que el problema era candente y cuando el grueso de los forasteros que lo ocasionaban se hallaba en el puerto, una reunión del Consell de Barcelona sacó de nuevo el tema a colación. En vista de que todos los años —exponían— muchos mercaderes extranjeros introducen mucho pescado salado de varias clases y se llevan la ganancia íntegra, sin hacer gasto; y de que la ciudad pierde sus reservas de oro, se nombra una comisión de técnicos en asuntos mercantiles que, junto con los representantes del Consell, arbitren unas medidas al efecto. Del trabajo intensivo de este equipo salieron, dos días después, unas ordenanzas regulando el tráfico de pescado, que se pregonaron en el puerto y en los principales lugares de la ciudad:

* El patrón o el escribano de la nave que llegue con pescado tiene que declarar, en los dos días siguientes y al cobrador del derecho del *periatge*, un detalle completo del cargamento:

—clase, cantidad y peso del pescado

—nombre del propietario de la mercancía

Bajo pena de 50 libras.

* Todo extranjero que llegue con pescado deberá invertir al menos la mitad de lo

(143) Cf. el caso, ya citado, de Afonso de Paz en Tamarit y Salou. En la *leuda* de Tortosa se acogen a la exención de que disfrutan los mercaderes de Barcelona, pero sólo si las mercancías van consignadas a éstos. La de la propia Barcelona era insignificante, y puede que estuviesen exentos de ella los que transportaban vituallas para la ciudad.

(144) CARRERE, *Barcelona...* I, 53-54.

(145) ACA, Real Patrimonio, *Ancoratges, passim;* CARRERE, *Barcelona...*, II, 269 ss., esp. 277 y *Le droit d'ancrage...*, esp. pp. 78-79.

cobrado en mercancías compradas en Barcelona, con obligación de sacarlas de la ciudad, bajo multa de 100 libras y de la pérdida de las ganancias.

* Para que el perceptor del *periatge* les pueda dar el *albarà de espatxament* de la mercancía, los mercaderes forasteros han de comprometerse bajo fianza, ante el escribano del Consolat de Mar, a hacer esas compras, y hacerlo antes de que el pescado, ya descargado en la playa, se lleve de allí para la ciudad, bajo pena de 50 £ y pérdida de la mercancía.

* Los corredores tienen obligación de declarar las ventas y contratas de pescado ante el recaudador del *periatge*, so pena de 10 £, en los tres días siguientes; esto tiene efecto retroactivo y obliga desde el primer día del año en curso.

* Los mercaderes tienen que hacer a la salida una declaración jurada del producto de las ventas y demás transacciones y de las inversiones hechas en mercancías, so pena de 100 £. Entonces se les liberará de las obligaciones y fianzas que hayan prestado y se les dará la autorización de salida.

* Ningún mercader súbdito del rey de Aragón puede meter en Barcelona pescado seco o salado comprado en el reino, salvo el pescado que llegue desde el interior del reino de Aragón.

* Ningún mercader súbdito del rey de Aragón puede meter en Barcelona pescado de extranjeros a su nombre. Si trae de fuera pescado, y éste es en parte de extranjeros, debe declarar y pagar por esa parte como si fuera extranjero, y prestar las mismas fianzas.

* Todos los extranjeros que hayan llegado con pescado y lo tengan en este momento ya descargado y despachado del *periatge* tienen dos días para dejar las fianzas exigidas sobre la inversión de las ganancias, so pena de 100 £ (146).

No sabemos qué repercusión tuvieron estas Ordenanzas —que se volvieron a pregonar todos los años en la temporada de invierno (147). Hay muy poca documentación posterior a ellas sobre las salidas de productos por el puerto de Barcelona. Es evidente que, si querían seguir vendiendo allí, como sabemos que lo hicieron, los gallegos tenían que realizar en la ciudad unas compras más sustanciales que las que vimos. Tal vez lo que sacasen lo colocaban por el camino de vuelta. Tal vez los mercaderes barceloneses interesados en la importación de pescado como una de sus líneas comerciales les ayudaron a sacar algo de interés entrando en el negocio del vino, de Murviedro y más tarde de la comarca del Priorato: una hipótesis que parece confirmarse al examinar el tráfico de este segundo artículo.

El segundo frente a batir era el de los transportes. Hacia él se volvieron a principios de 1453 los mercaderes barceloneses, rogando al rey, entre una serie de medidas a tomar para la recuperación del comercio, que se prohibiese a los súbditos aragoneses utilizar en los puertos del Reino los buques de los transportistas extranjeros (148), y que en los puertos extranjeros tengan fletamento preferente los navíos nacionales y sola-

(146) CARRERE, *Barcelona...* I, 335 ss.

(147) Se conservan los pregones de 10/1 y 4/12/1454, y 11/2/1457 (*Ibid.*).

(148) «Item, supplica a vostra majestat li plàcia fer inhibicio que en los regnes e terres de vostra excel. lent y seyoria no's puguen carregar fustes que no sien de vassalls de vostra majestat, e serà cosa mult útil a tots vostres subdits e servey de vostra excel. lent senyoria: e sol per aquella sperança que's ha de la dita inhibicio, en Catalunya se han fetes e's fan una bona flota de naus, e molts qui stan preparats de fer-ne, pus la dita inhibicio se faça» (AHCB, *Deliberacions 1450-52*, 22/9/51, parágrafo 2).

mente se flete a los forasteros —a quien se solía recurrir preferentemente— en el caso de no haber otro remedio, y salvo en tierra de infieles; los conflictos que se prevén se regulen

a) por los tribunales consulares de los puertos de partida o destino; y en su defecto

b) por arbitraje de dos hombres buenos (mercaderes o patrones), nombrados por las partes (149).

El rey otorga estas peticiones, que entran en vigor a partir del 1/3/1454, por un período mínimo de tres años, a renovar a su discreción. La pragmática afecta a toda la Corona de Aragón, y es recibida en sus distintos reinos con reacciones muy diversas: positivamente en Cataluña, donde su flota propia es la que más sufre por la competencia extranjera; afecta muy poco a Mallorca y Sicilia, porque Mallorca está pasando por un momento de decadencia en su capacidad transportista, y no hay problemas de competencia entre sicilianos y catalanes. En Valencia, en cambio, la pragmática es muy mal recibida. No tiene flota ni medios de construirla; depende mucho de los italianos, que le interesa conservar, sobre todo para la carrera de Poniente. Lo mismo sucede con Ibiza, que depende totalmente de los transportistas extranjeros para su exportación de sal. Valencia se opondrá tenazmente, cada año, de 1454 a 1457; en 1458 muere el rey y la cuestión no surge más en las actas del Consell.

Los resultados prácticos se traducen, en Barcelona y el Principado, en un claro incremento de la construcción naval, especialmente de buques de gran tonelaje. Hacia 1458, la ciudad tenía una flota más que suficiente para cubrir sus propias necesidades de transporte (150). Puede que parte de esta política de armamento se haya instrumentado con la adquisición de buques de segunda mano a los competidores. En el mismo mes de entrada en activo de estas disposiciones, a 23 de Marzo de 1454, un patrón gallego, Pero de Vilela, de Cangas, vende a bajo precio su *Santa María* al mercante barcelonés Ramon Dalmau ça Carrera (151). Las repercusiones en Valencia son más difíciles de observar, pues faltan fuentes para el movimiento de esos años (152).

Los obstáculos a los transportistas forasteros planteados por la pragmática de 1454 se ven reforzados por las nuevas ordenanzas sobre los seguros marítimos. A las

(149) «Item, com per experiencia es seguesca que los mercaders, per un poch d'avantatge que troben de nòlits, carreguen abans ab fustes de strangers que no de vassalls de vostra senyoria, per la qual rahó se segueix que los navilis dels dits vostres vassallas no han forma de poder-se sostenir, hoc e grans dans als mercaders en llurs mercaderies carregades en navilis strangers. Per ço supplica a vostra majestat plàcia provehir rahonablement que a algun vassall de vostra senyoria no sia lícit ni permès, sots gran pena, carregar en qualsevol parts del mon llurs robes, mercaderies e havers en navilis strangers, trobant-se en aquell loch o lochs navilis de vasalls de vostra majestat, pagant empero aquells nòlits que serien rahonables e no més avant: dels quals, en cas que no s'en poguessen concordar los patrons e mercaders, haguessen esser conexedors los cònsols qui serien en aquell loch on se carregarien, si n'hi havia; e si no n'i havia, aquells cònsols que serien en aquella part on les dites mercaderies serien descarregades si n'i havia; si no, dos persones mercantívols o marítimes, pe los dits patró e mercader elegidores, ço es una per cascun d'ells. En la dita empero inhibició no sien compreses ni enteses terres de infeels, o de enemichs de vostra molt alta senyoria, on se volgues per qualsevol mercaders carregar, com de alli los mercaders no han forma d'esperar, sino que lo exir-ne per qualsevol via los es salut (*Ibid.* parágrafo 9).

(150) CARRERE, *Barcelona*... II, p. 382-386, que se sigue muy de cerca en este particular.

(151) AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas 1441-68*, 23 y 28/3/1454.

(152) El *manifest* del Peatge (ARV. Varia-198) para 1459 está interrumpido a partir de Mayo y no hay indicios de actividad transportista: no hay registros hasta 1488.

1435 y 1436 (153) se añaden unas de 1452, que no han sido encontradas, y las de 1458, que sí se conservan, y de las que importan ante todo los tres primeros parágrafos:

1/ Se prohibe asegurar en Barcelona, total o parcialmente, navíos extranjeros y los cambios o mercancías cargadas en ellos, so pena de anulación de la póliza;

2/ Se hace una excepción sobre la ruta de Occidente, mal cubierta por las naves catalanas, pero con restricciones: sólo se pueden asegurar las mercancías de exportación, y hasta los 2/3 de su valor;

3/ Tanto los navíos catalanes como los extranjeros, sus cambios y mercaderías, sean de nacionales o de extranjeros, se pueden asegurar en Barcelona solamente hasta los 3/4 de su valor (154).

Con estas medidas, que recortaban drásticamente sus beneficios comerciales y penalizaban a los usuarios de sus servicios de transporte, el panorama se presentaba bien negro para los gallegos a mediados de los años cincuenta. El tráfico de pescado no se interrumpió; pero no hay muchos indicios de su actividad transportista que, por compensación, se intensifica en Génova precisamente en esos años, y probablemente también en Valencia, que sabemos se había resistido a aplicar algunas de estas restricciones, y donde falta la documentación. Pero un nuevo giro de los acontecimientos les iba a poner de nuevo en circulación: el estallido, en 1462, de la guerra civil de Cataluña.

* * *

Desde los primeros momentos de la guerra, los transportistas neutrales estuvieron muy solicitados por ambos bandos en lucha y su presencia se hizo más frecuente (155). Faltan, para este periodo, los registros portuarios, y por lo tanto no se pueden conocer bien todos sus movimientos; las restricciones sobre los seguros marítimos cayeron, y el estado de guerra se reflejó en algunas condiciones de estas pólizas: navegación de conserva, cláusulas previendo apresamientos, ampliación de los plazos de riesgo, que comienza a correr a partir de la firma del contrato en lugar de hacerlo desde la partida del buque, etc. (156). La documentación notarial nos muestra a los gallegos sobre las rutas del trigo, sobre todo de Provenza y de la costa italiana del Lazio, en viajes de aprovisionamiento organizados por la ciudad. En efecto, por lo menos desde 1463 era capitán de la armada del Consell Esteve Bonet, el hermano de Bernat Bonet, a quien unía con los castellanos, y con los gallegos en particular una relación comercial de más de veinte años.

En los primeros años de la guerra no hubo problemas por mar. Las operaciones bélicas se desarrollaban en el interior, y el Consell de Barcelona tenía francas las rutas marítimas. Pero como Sicilia, uno de los principales centros cerealistas, estaba del lado del monarca, el aprovisionamiento de Barcelona se hará en los sectores de costa antes mencionados.

---

(153) DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, 381-382, son también proteccionistas, pero menos restrictivas; la de 1436, con motivo de la guerra, liberaliza mucho las prácticas.

(154) CARRERE, *Op. cit.*, II, 387 ss.; DEL TREPPO, *Op. cit.*, 381.

(155) «Després de 1461 la contribució dels transports estrangers passà de menys del 3 per cent a gairebé el 27 per cent...» (DEL TREPPO, *Op.cit.*, p. 53).

(156) AHPB. E.Mir. *8.º man. securitatum 28/1-29/7/63*, f. 44 ss. (viajes de Fernando de Santiago y Pero de Arcas, 30/6/63); *Man. seg. marit.* (28/6/64, viaje de P. de Arcas).

Los gallegos que habían llegado con el pescado en el invierno de 1461 van a encontrar pronto ocupación. En la primera todavía se hacen expediciones de comercio normal. En Abril, la nave de Johan Crú de Pontevedra sale para Galicia y Bretaña con vino de Murviedro. Parte importante del cargamento es de Esteve Bonet y el resto de varios mercaderes gallegos (157). En el mes de Diciembre empiezan ya los viajes en busca de trigo. A 23/12 Roy Fariña de Noya, recién llegado de Galicia, es fletado por el mercader pisano residente en Barcelona, Giacomo Vernigalli, para llevar trigo de Bouc a Valencia, en una operación llevada totalmente por italianos (158). 1463 fue un año de carestía tan angustiosa que hubo que importar trigo de Flandes (159). Los hermanos Bonet desempeñaron un papel importante en las empresas de abastecimiento y en el control de las naves castellanas (160). Esteve, capitán de la armada del Consell (161), acompaña una flotilla en la que por lo menos hay dos barcos gallegos, los de Roy Fariña y Gonçalo Peres de Pontevedra, a los cargaderos italianos (162). Otra expedición paralela es la organizada por Jacme Carmau y Jacobo de Matelli, a Provenza, en las barcas de Fernando de Santiago y Pero de Areas (163). En Agosto, los mismos Carmau y Matelli fletan la nao de Gonçalo Peres para ir de Ibiza a Savona con sal, asegurando cargamento y casco de la nave (164). En 1464, a 28 de Junio, Pero de Areas es fletado de nuevo por Pere Servent, de Tortosa, que asegura en su nombre y en el de «qualsevol altres persones vassalls del senyor Rey» un cargamento de trigo de Bouc a Tortosa. El «senyor Rey» es el condestable D. Pedro de Portugal, y la nave se asegura con la autorización del Consell de la ciudad, «attés que la dita nau es de strangers» (165).

Por lo que sabemos, parece que el acarreo de trigo de 1463 estuvo monopolizado prácticamente por los gallegos. Del Treppo documenta como únicas llegadas de cereal a la ciudad, aparte del envío hecho desde Flandes, los viajes de una galeaza francesa y de cinco naves procedentes de la costa tirrena y de Francia, cuya nacionalidad no indica (166). De esas cinco, cuatro son las de Gonçalo Peres y Roy Fariña, que operan en Nápoles, Civitavecchia, Talamone y Porto Pisano, y las de Fernando de Santiago y el bayonés Pero de Areas, que van a Provenza. Una quinta nave gallega, la *Santa María de Gracia* de Pontevedra, propiedad de Johan Gonçalves *Papalaguviota* y patroneada por Johan Varela, realiza también operaciones de transporte desde Barcelona. Y, finalmente, llega de Sevilla en Agosto el noyés Vasco de Veiga, que posiblemente transporta trigo andaluz (167).

Si bien la mayoría de los gallegos, simplemente por el peso que la ciudad de

(157) AHPB. B. Masons Min. *4.º man c.c. & al.*, ff. 55 v.-56.
(158) AHPB. B. Masons Min. *5.º man c.c. & al*, ff. 10 v.-11.
(159) DEL TREPPO, *Els mercaders catalans*, pp. 279, 281.
(160) Actúan como apoderados de varios gallegos: Johan Crú y Tristán de Montenegro, Vasco Pérez, de Bayona, etc. (AHPB. B. Masons Min. *4.º man.*, ff. 59-59 v.; *5.º man.*, f. 24 v.).
(161) «Roy Farinya... recepisse a venerabili Stephano Bonet, mercatore cive Barchne., et co tunch capitaneo navium armatarum per civitatem Barchne., summa centum octuaginta quinque florenorum auri...» (AHPB B. Masons Min. *5.º man.*, f. 71).
(162) A Nápoles, Civitavecchia y Talamone (*Ibid.*, 25-25 v., 65 v.-66 v., 71).
(163) AHPB. E. Mir, *8.º man sec.*, ff. 44-45 v.
(164) *Id.*, *Man. seg. marit. 29/7/63-16/6/64*, f. 10.
(165) *Ibid.*, 28/6/64.
(166) DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, 281, citando *Manual de novells ardits* II, 435.
(167) AHPB. B. Masons Minor, *15.º man.*, ff. 67-67 v., 69 ss.

Barcelona tenía en sus actividades, estuvieron durante la guerra al servicio del Consell, algunos encontraron también negocio en el lado contrario. El muradano Martín de Burgos, patrón de un ballener, lo fletó para servicio del rey —corso y comercio— al secretario real Jaume Roca (168), aunque parece que no llegó a prestar servicio activo y, terminada la guerra, se subfletó a un mercader para amortizar la duración del contrato.

Por lo que respecta a los negocios con los catalanes, transcurrían con toda normalidad. Lo único a señalar es una inusitada presencia personal en Barcelona, en los años 1462-63, de mercaderes importantes de Pontevedra y Santiago: Tristán de Montenegro, un caballero de Pontevedra que arma buques y trafica en pescado; Fernán Sardiña, jurado y procurador del concejo santiagués; Pero Rodeiro, miembro de un extenso clan familiar con ramificaciones en Santiago y Pontevedra... ¿Es casualidad que hayan acudido a Barcelona en un momento en que Enrique IV de Castilla es uno de los candidatos al título condal, buscado por los barceloneses que necesitan un anti-rey? La embajada castellana llegó en Octubre del 62 a Barcelona. ¿Pensó esta gente que era un buen momento para afianzar relaciones, hacer prospección de mercados, planes para el futuro? En Abril del 63, todo había terminado, y Enrique IV abandonaba el título condal, que ya había llegado a ostentar (169).

Hay un aire de desbandada y de liquidación en el verano del 63 tras el fiasco que sin duda alguna decepcionó a estos mercaderes gallegos. Por lo menos, se estableció en contacto personal entre ellos y sus clientes catalanes, a los que dejan poderes para que sigan actuando en su nombre (170). A partir de 1464, y tras los últimos viajes en busca de trigo, hay un retraimiento general de los gallegos del puerto barcelonés; solamente Afonso Viciño, un marino de Bayona avecindado en Marsella, pasa por un notario para arreglar, mediante un poder, la testamentaría de su madre, fallecida en Bayona (171). Entre los testigos está Roy Suares, un marino o mercader de esa orilla que encontramos en otros documentos asociado a la presencia en Barcelona de la nave de Pero de Areas, y que seguramente es quien va a llevar a Bayona el poder. Aparte de esto, en una comanda fechada a 16 de Noviembre de un año de la década de los 60 (el documento está muy deteriorado), hecha entre dos mercaderes catalanes para negociar en Galicia, el que la lleva, Jacobo Muro, va en un barco portugués (172). Faltan los registros del ancoratge y de los diversos controles aduaneros para estos años, y no podemos saber si incluso el suministro de pescado se suspendió o se hizo en naves ajenas.

La razón de esa retirada, más que el estado de guerra propiamente dicho, parece haber sido un nuevo cambio de coyuntura política: el advenimiento, como anti-rey

(168) AHCB. Not.*Nòlits*, IX-11.

(169) Cf. la Crónica de Enrique IV.

(170) Tristán de Montenegro, Johan Crú, Vasco Pérez, de Bayona, dan poderes a Esteve Bonet (AHPB. B. Masons Minor *4.º manual*, ff. 24 v., 59, 59 v.); Roy Fariña a Esteve Paulega (*Ibid.*, 47); Pero Rodeiro, que se queda en Barcelona, a tres familiares suyos (*Ibid.*, 64); Fr. Gil de Marçais, de los dominicos de Lugo, a Johan Vidal al sastre Pedro Dies, vecino de Barcelona (*Ibid.*, 73 v.); Esteve Bonet compra una participación a medias con Tristán de Montenegro en la *Santa Maria de Gracia*, tal vez para que ésta pueda ejercer funciones de transporte (AHPB. B. Masons Minor, *5.º man.*, 69 v.) y su hermano Bernat queda con el agente de Ares Gonçalves do Vilar y Gonçalo Abril, de Santiago, para las próximas ferias de Medina del Campo (*Ibid.*, 26 v.-27).

(171) AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas 1441-68*, 22/2/66.

(172) AHPB. A. Vilanova, *Manuale comendarum 22/6/1439-Noviembre 1469*, f. 81.

apoyado por el Consell, del Condestable D. Pedro de Portugal, que reina frente a Juan II de 1464 a 1466. Esto no contribuye a mejorar la situación ya que los portugueses, los principales competidores de los gallegos en el abastecimiento de pescado, van a recibir un trato de favor del nuevo rey; éste promueve una activa guerra de corso que, aunque no dirigida específicamente contra los castellanos, no dejó de perturbar también su actividad de transportistas (173).

d) *La recesión de 1465-1480.*

A partir de 1465 se inicia un período de eclipse casi total: los gallegos desaparecen de las fuentes notariales: tampoco tenemos, como ya señalé, unos registros portuarios con los que verificar esta ausencia. Pero no parece que se deba solamente a un capricho de las fuentes: la desaparición de los castellanos en general está corroborada por autores que han estudiado muy a fondo el comercio barcelonés (174). Por lo que respecta a Valencia, igualmente parca en fuentes pero menos afectada por la guerra, el comercio no parece haberse interrumpido: en la década de los 70, se seguía cargando pescado de Galicia hacia el Grao, y probablemente buscando una compensación por lo que se vendía de menos de Barcelona (175).

Pese a haberse suspendido, por imperativos de la necesidad, las ordenanzas que en Barcelona restringían la actividad de los transportistas forasteros (176), los gallegos no asoman por el puerto. Parte de ellos, al menos, se desplazará hacia Marsella, a hacer acarreos sobre las rutas, que tan bien conocen, del grano de Provenza; del resto no sabemos nada, ni de las repercusiones económicas que haya podido tener en Galicia esta pérdida del mercado barcelonés, y si contribuyeron a precipitar la crisis de esos años. Pero es posible que las exportaciones de pescado no descendiesen notablemente, y que llegasen de todas formas a Barcelona a través de intermediarios.

* * *

Aprovechando este largo tiempo muerto, procede ahora hacer un alto en el desarrollo cronológico, antes de desembocar en la etapa final, para entrar en un estudio pormenorizado del comercio de importación exportación entre Galicia y los territorios

(173) Cf. las instrucciones de D. Pedro a Jaume Carbó, capitán de una de sus naves de armada, en ACA. Cancillería, *Intrusos*, 21, f. 60-61 v., publ. L. Adão da FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental*, Pamplona, 1978, p. 125.

(174) DEL TREPPO, *Els mercaders*..., pp. 53-54.

(175) Hacia 1475, D. David de León y Fernán Fojero, mercaderes de La Coruña, envían sardina y otras mercancías en una nave de Fuenterrabía, cuyo patrón desvía el rumbo a Colliure y se les queda con el cargamento; según los cargadores, picado de la codicia «por valer mucho» (AGS-RGS - II - 1480, 225); en 1477 nuestro conocido Vasco de Veiga manda a su criado Johan Mosquera a Valencia con un barco de sardinas. El bilbaino Sancho de Lares lo aborda en alta mar y le toma a la fuerza (aunque contra recibo) parte del cargamento, 41 milleiros (AGS-RGS-XII-1487, 141). ¿Significa esto que los gallegos se han retraído espontáneamente de los mercados catalanes, y que los vascos intentan suplantarlos en ellos, haciéndose cargo del suministro?

(176) A 15/5/1471 el Consell de la ciudad las suspende hasta nueva orden, «car divisits dit principal e regnes, los mercaders no han fustes nostrades sobre les quals carreguen, ans los deuen carregar e asegurar sobre fustes strangeres, ço que la dita ordinació prohibeix» (AHPB. A. Parera, *Man. seg. marit. 11/6/1458-4/4/1459*, f. 39 v., escrito intercalado frente a las ordenanzas del 58).

principales de la Corona de Aragón —Cataluña, Valencia y Mallorca— y examinar, más de pasada, sus relaciones con los reinos periféricos de Napoles, Sicilia y Cerdeña.

* * *

c) *Los intercambios comerciales.*

*** El comercio Galicia-Aragón.**

Básicamente un comercio de pescado, impone su ritmo a los demás artículos que se llevan aprovechando el viaje. Es justo, por lo tanto, que se le dedique una atención preferente. Hemos visto más atrás sus comienzos y examinado de una manera muy general su intensidad en los años anteriores a 1450; entraremos aquí con más detalle en sus pormenores, tanto en dicho periodo como en su etapa final, pues el tipo de comercialización no sufrirá cambios observables.

Es un comercio de claro carácter estacional. El pescado se podía pescar y preparar ya en el verano; parte al menos de las exportaciones hubieran podido salir en Agosto-Septiembre. Pero lo que marcaba el ritmo invernal de las expediciones era el calendario litúrgico. La gran demanda que imponían el adviento y la cuaresma hacía más aconsejables los viajes en los meses de otoño-invierno; en Enero-Febrero la mayoría del pescado ya estaba en destino, en los almacenes de los distribuidores, las tabernas y las casas particulares, listo para su consumo. Algunos rezagados llegaban en Marzo —había que dejar una reserva para los viernes y otros días magros del resto del año—, pero eran una minoría; más avanzada la estación, el pescado ya no podía colocarse.

Esta es la razón de los viajes invernales de los gallegos y de muchos de los vascos —sus auxiliares en el acarreo del pescado— que llamaron en el pasado la atención de Claude Carrère. Esta investigadora atribuía su presencia en Barcelona en esos meses a las condiciones marineras de sus embarcaciones, que desafiaban el mal tiempo para acudir en el momento en que el tráfico estaba más parado en el Mediterráneo, y hacerse cargo de las rutas abandonadas por los pequeños navíos locales (177). La causa, como vemos, era muy otra. Y es de suponer que los gallegos no escogían esas fechas por amor a la aventura. El viaje, incluso para sus fuertes naos y barcas, era muy duro y las invernadas peligrosas en las playas catalanas y levantinas, muy mal protegidas del tiempo y donde no escaseaban los desastres (178).

No creo que sea necesario apoyar con notas un comentario sobre este calendario de llegadas; los cuadros que acompañan este capítulo lo ilustran suficientemente. El período punta de estos viajes son los meses de Enero y Febrero, precisamente los más parados del puerto de Barcelona (179) y posiblemente también de Valencia, a donde llegan en las mismas fechas. El viaje podía ser directo —o al menos todo lo directo que solía ser un viaje por mar en la Edad Media— con destino a un puerto determinado.

(177) Cf. *Le droit d'Ancrage...*, esp. pp. 111 y 145.

(178) A través de noticias de pasada, sabemos que se perdieron en el Grao de Valencia las naves de Gonçalo Fernandes de Pontevedra, en 1428 (ARV. B-264, 48 v.) y la de Rodrigo de Valmaseda que, habiendo llegado de Pontevedra, se volvía cargada de mercaderías (PEATGE, 128); en el de Murviedro la de Alvaro Gomes, de Muros, en 1431, también cuando salía para Galicia (ARV. B-269, 39 v.). Sobre las similares condiciones del puerto de Barcelona, v. CARRERE, *Le droit d'ancrage*, p. 73 y *Barcelona...* I, 84 ss., 191 ss. y II, 267 ss.

(179) CARRERE, *Le droit d'ancrage*, 105 ss.

o consistir en una sucesión de escalas que se daban por terminadas al quedar vacía la bodega. Entre unas cosas y otras, la duración media desde Galicia era de un mes de navegación (180), tiempo muy condicionado al tipo de contratación y a las previsiones de suministro en los lugares de destino.

No se conservan cartas de fletamento, conocimientos de embarque ni otro tipo de documentos que informen sobre el itinerario concreto de un buque saliendo de Galicia con pescado; hay que reconstruirlo a través de registros portuarios y documentación de los lugares de llegada.

En el caso de las escalas múltiples, es indiscutible que había un mínimo de método y previsión. De lo contrario, toda la flota gallega se concentraría en Sevilla o en Sanlúcar, y solamente los que no hubieran vendido toda su mercancía seguirían viaje para repetir la operación en Cádiz, los puertos del reino de Granada, Cartagena, Valencia, etc. Conocemos las escalas de 20 y 30 días que solían hacer; por este procedimiento no llegarían a los puertos catalanes ni en el mes de Junio, cuando los vemos llegar puntualmente a partir de Diciembre, lo que indica una ruta directa o con muy pocas escalas.

Parece que había, efectivamente, una «flota de Aragón» distinta de la que no pasaba de Andalucía, a cargo de patrones veteranos que se sabían de memoria la ruta y los mercados —Johan de Oseira, Alvaro Crú, Pero Falcón, Johan de Bandín— y que iban año tras año, apareciendo raramente en otras aguas. Eran generalmente los mismos hombres los que iban a Valencia, Mallorca y Barcelona, los principales puertos receptores de pescado. Sin embargo he podido observar que no incluían todos estos puertos en el mismo viaje. A Valencia llegan con ocasionales escalas en Cádiz, Málaga, Almería, Alicante, Cartagena, o en Ibiza y Mallorca (181), pero la mayoría recalan tras un viaje directo, sin contar las escalas técnicas donde no se carga o descarga nada o casi nada. Lo mismo sucede en Barcelona, donde las entradas de gallegos procedentes directamente de Galicia superan con mucho a los que llegan por primera vez de otras partes, o que retornan de viajes de transporte (182). A Mallorca, donde también llevan su clásico trío de pescados, no se sabe si llegan también en ruta directa o si la isla es una etapa de los que iban a Valencia o pasaban hacia Barcelona, como es bastante de sospechar. En los años 1422 y 1432, en que se puede comparar documentación mallorquina con la valenciana, encontramos que todas las llegadas a Mallorca proceden de Valencia.

Si Barcelona, Mallorca y Valencia eran, dentro de sus respectivos reinos, los principales puntos de descarga, ésta se hacía también en puertos secundarios, aunque no sabemos con qué regularidad o frecuencia. Vimos más arriba algunas de estas escalas para Valencia; Castellón no registra el menor movimiento de gallegos (183), pero es probable que dejasen pescado en Murviedro y Peñíscola, a donde iban a cargar el vino. En cuanto a Cataluña, Tarragona, Salou y Colliure parecen haber adquirido cierto

(180) A 12/12/1497 se asegura en Barcelona un cargamento de pescado que por esas fechas se embarca en Muros en la carabela de Alvaro Borreiro. Llega a Barcelona el 13/1/1498 (AHPB, P. Triter, *Lib. 8.º seg.*, 135 v.-136; ACA, *Ancoratges*, 13/1/1498).

(181) Cf. PEATGE, pp. 157 (Murviedro), 225 (Ibiza y Mallorca), 323 (Cádiz, Málaga, Alicante), 327 (Cartagena), 258 (Almería, Denia), 213 (Almenara).

(182) V. ACA, *Ancoratges*, *passim* y cuadros adjuntos.

(183) V. *infra* p. 731.

interés a fines del XV (184). De todas formas, el comercio a lo largo de litoral estaba bastante concentrado. De las islas, no sabemos nada sobre los puertos secundarios; tal vez Ibiza, a donde iban con frecuencia a buscar sal, adquiriese directamente su pescado.

Unos habituales compañeros de viaje en este periplo por los puertos aragoneses eran los portugueses del Norte, de quienes nos hemos ocupado en otro capítulo: competidores y colaboradores al mismo tiempo, parecen reunirse en flotilla para la ida y para el regreso, y se adivina la estrecha relación entre mercaderes y patrones de Viana, Caminha, La Guardia y Bayona, que se prestan servicios mutuos de transporte.

* * *

Al llegar al puerto, se procuraba acelerar la descarga. Tanto en Barcelona como en Valencia era obligatorio recurrir a los servicios del gremio de barqueros locales, que operaban por un sistema rotatorio sin posibilidad de selección por parte de ellos ni de los del barco (185). Una vez depositado el cargamento en tierra firme y pasados los trámites administrativos de rigor —pago de impuestos o registro con vistas a su pago futuro— se entregaba la mercancía al consignatario, cuando lo había (186); si no, el pescado se ponía en manos de los corredores.

Hasta 1435, los encargados en Barcelona de esta función de corretaje eran los mismos *corredors d'orella* que llevaban el gran comercio y el mercado de fletes (187); las importaciones de pescado de gallegos y portugueses cobraron tal importancia que en esa fecha el Consell de la ciudad acordó crear una categoría de corredores especializados en *peix salat* por los que se canalizase este comercio. Ellos eran los que trataban directamente con los gallegos y manejaban el dinero, pagándoles al contado de su propio bolsillo si el comprador se retrasaba en el pago; luego, cuando los vendedores ya habían cobrado y se habían marchado, se arreglaban con los mercaderes. Gracias a sus buenos oficios no encontramos prácticamente escrituras de compraventa de pescado entre catalanes y gallegos en los notarios barceloneses: los corredores eran quienes redactaban de su puño y letra la escritura —una carta partida por ABC— cuyas mitades se llevaban comprador y vendedor (188). También se hacían cargo, frecuentemente, del pago de derechos de anclaje y estaca en los puertos, y de prestar fianza por los buques y sus cargamentos cuando ésta era exigida (189).

Con el tiempo, las relaciones regulares con determinados mercaderes que incluían el pescado entre sus artículos de importación habituales permitieron prescindir de los corredores cada vez más. La ordenanza que obligó a los gallegos a comprar en Barcelona con el producto de sus ganancias reforzó sin duda los lazos directos entre esta gente, que les facilitará sus cargamentos de retorno: sus relaciones con los fabricantes y vende-

(184) En 1496 se aseguran varios cargamentos de pescado a descargar en Barcelona, Tarragona o Colliure; en 1497, en Salou (AHPB. P. Triter, *Lib. secur. marit & merc. 6.º*, ff. 122 v.-125 v.; *Lib. 8.º sec.*, 98 v.).

(185) CARRERE, *Barcelona* I, 87 ss.; FERRER NAVARRO, R., *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977, pp. 111-113.

(186) FERRER NAVARRO, *La exportación valenciana...*, 111-113.

(187) CARRERE, *Barcelona*, I, 100.

(188) AHCB. *Crides originals*, 21/3/1435 y 9/3/1457, que regulan la actividad de estos corredores. Cit. CARRERE, *Op. cit.*, I, 99, n. 4 a 6.

(189) V. PEAGE y ACA, *Ancoratges, passim*.

dores de algunos de los géneros que habitualmente se llevan —mantas, especias— indican que en muchos casos había auténticas operaciones de trueque. Pero generalmente el pago se hacía en oro, en dinero contante; no había peligro de que el comprador se zafase, ya que el corredor pagaba por adelantado: la venta era segura. Escasean las ventas a crédito, si bien a veces encontramos alguna (190).

En el momento de la entrega de la mercancía quedaban un par de comprobaciones por hacer. Una de ellas, verificar el contenido real de los envases: unos *comptadors*, expertos en el recuento de milleiros de sardina y docenas de merluza, se encargaban en Barcelona de esta tarea. La otra era examinar los cascos de tonelería para ver si estaban en perfecto estado, y eventualmente abrirlos, por si el pescado llegaba en malas condiciones. Estos hombres, tanto unos como otros, eran nombrados y seleccionados por el *mostassaf* de Barcelona entre los corredores de pescado (191).

* * *

El grueso de las descargas de pescado se hacía en determinados grandes puertos: su difusión y redistribución desde allí por el interior y a las demás poblaciones costeras estaba, salvo casos esporádicos, a cargo de elementos locales. En el reino de Valencia, los gallegos y portugueses sólo descargaban pescado en Valencia y tal vez en Alicante, donde por lo menos hacen escalas regulares. Ni uno solo aparece en los asientos que se conservan para Castellón, que, sin embargo, corresponden a los años, muy activos, de 1412-22 (192). A veces, a finales del XV, se dan casos de venta directa en algún lugar de la costa; esto es excepcional, debido tal vez a una arribada forzosa y a la necesidad de disponer de dinero para la reparación de una avería o la compra de víveres. En cualquier caso, los vendedores están obligados a declarar la operación al llegar al puesto fiscal del Grao (193).

Desde Valencia, mercaderes y corredores de la ciudad lo reexpiden en embarcaciones menores, barcas y laúdes, a Castellón, Peñíscola, Moncófar, e incluso a Mallorca (194).

---

(190) Domingo de Ben, en 1392 (AHPB, B. Nadal, *10.º man.*, 99 v.); Roy Fariña de Gaspar Muntmany a través de la Taula de Canvi, y por un apoderado (AHCB, B. Masons Min. *4.º man.*, 6/4/1463); Johan Domingo, de Pontevedra, de un apoderado de la mujer de Nicolau Serradell, extendiendo carta de pago ante notario, en 1447 (AHPB, E. Mir, *Man. 4.º c.c.*, 56 v.), todos en Barcelona.

(191) CARRERE, *Barcelona* I, 99. En el Peatge de Valencia se rechazan y eximen de impuestos partidas de sardina que llegan podridas (PEATGE, pp. 100, 333).

(192) *Coses vedades en Castellón, 1412 a 1418 y 1422*, Ed. Pedro López Elum, Valencia, 1973.

(193) 1491, 23/2: «vench la nau de Rodrigo Ferandiz de Gangas, de Galicia, vench per Almenara *Al margen:* té a pagar lo [roto] de Almenara»; más adelante, un asiento aparte para 22 docenas de merluza de Johan Bieites «venudes en la costa» (ARV, MR-11060, 94-94 v.). También venden en la costa Pero Palomares, un costal de merluza, y el patrón, una bota de sardina (*Ibid.*, 96 v., 97 v.).

(194) 1/12/1404: Pere Agudo, *corredor de orella* de Valencia, envía a Orihuela ¿por Guardamar?, en la barca de Johan Fuster, 8 mill. de sardinas y 2 arrobas de congrio (ARV, B-243 [149]). A 19/2/1412 se envía congrio, merluza y sardina a Peñíscola (B-248 b, 117). A 26/2/1432, 10 mill. de sardina, 48 docenas de merluza y 4 arrobas de congrio, de Mossén Francesch Guerau, a Castellón en la barca de Joan Ferrer (B-269, 38). A 27/3/1432, Gabriel March, en la barca de Bonanat Bernich, lleva a Mallorca congrio y merluza (*Ibid.*, 57). A 15/6/1434, 21 mill. de arencada a Moncófar en el laúd de Aparici García (B-272, 146).

Hasta Tarragona, en los años finales del XV, llegaba la irradiación de la sardina atlántica descargada en Valencia (195). Pero, ya en territorio catalán, el principal centro de descarga y distribución era Barcelona, desde donde se reexpedía por mar a diversos puntos de la costa, y a posesiones ultramarinas como Cerdeña (196). Más tarde, como ya se ha dicho, Tarragona y sus puertos satélites, Colliure y Perpiñán adquirieron cierta importancia como puntos subsidiarios de descarga. Desde estos puertos, los *traginers* hacían circular el pescado por el interior del reino, estando registrado su tránsito, como procedente de Galicia, en Tarazona (merluza), Monzón, Fraga, Zaragoza, Caspe (arencada) y Huesca (congrio), durante el siglo XV (197).

* * *

Solamente disponemos de volúmenes de comercio para Valencia, y para unos pocos años de la segunda mitad del siglo XV (198). Los cuadros que siguen, realizados a partir de esas cifras, muestran la importancia de un tráfico procedente sobre todo de puertos de las Rías Bajas.

La información que tenemos sobre los precios es muy fragmentaria y nos impide seguir posibles oscilaciones del mercado. En general, el millar de sardina se cotizaba en los países de la Corona de Aragón, puesto en el puerto, a unos 12-15 sueldos por término medio. El quintal de congrio, en Cataluña, andaba por los 110-120 sueldos barceloneses, y la docena de merluza a un precio aproximado al del millar de sardina. Son precios que, en general, se sostienen en todo el siglo XV; todo esto, con muchas reservas y con todas las matizaciones que podamos hacer en el posterior desarrollo de esta exposición.

En 1392 se vendían en Barcelona 56 canastas de sardinas saladas, procedentes de Muros, por un precio total de 64 florines de oro, algo más de un florín por canasta, cuya capacidad ignoramos (199). Los documentos barceloneses sobre compraventa de pescado, que son sobre todo escrituras de seguro, son singularmente reacios a facilitar precios, entre otras cosas porque en muchos casos no se conocían de antemano, asegurándose en cantidades globales con carácter especulativo. Algunos precios de reventa, ligeramente más altos, los tenemos en la partida de pescado que Joan Tarí saca de Barcelona por mar el 30/7/1434: un quintal de congrio, a 6 £ (= 120 s./quintal); un tabal con 8 millares de sardina arencada, a 6 £ (= 15 s./millar) y 10 docenas de merluza a 7 £ (= 14 s./docena) (200). En 1447 un mercader de Pontevedra vende en Barcelona 6

(195) A 16 de Marzo de 1494 llega al Grao la carabela de Gaspar Rabassa, de Tarragona, a cargar sardina (ARV, G-4934, f. 98 v.).

(196) Joan Tarí saca desde Barcelona, por mar y con destino desconocido, un quintal de congrio, 8 millares de sardina arencada y 10 docenas de merluza (ACA, *Dret Entrades/Eixides* H-186/3, asiento de 30/7/1434). Para Cerdeña, v. *infra* al estudiar las relaciones con esta isla.

(197) SESMA MUÑOZ, J. Angel, y LIBANO, Angeles, *Léxico del comercio medieval en Aragón (Siglo XV)*, Zaragoza, 1982, pp. 47 n. 3, 89 y 216.

(198) Registros del Peatge de Mar de Valencia, años 1451, 1459, 1488, 1494, 1500, ed. FERREIRA, *Fuentes para la exportación gallega de la segunda mitad del siglo XV. El Peatge de Mar de Valencia*, Santiago, 1984, del que se reproducen aquí los cuadros de las pp. 16, 18 y 20.

(199) AHPB, B. Nadal, *10.º manual*, f. 99 v.

(200) ACA, *Dret Entrades/Eixides*, G-186/3, asiento de 30/7/1434.

IMPORTACION DE SARDINA GALLEGA EN VALENCIA

Puertos	1451	1459	1488	1491	1494	1500
Coruña	—	—	306.500	—	—	3.692.450
Pontevedra	1.338.900	848.500	—	2.094.500	2.181	3.129.500
Noya	772	3.415	591.100	365.500	900.500	—
Muros	—	917	874	1.619.500	2.135.500	—
Bayona	318.800	—	600	—	—	—
Cangas	—	—	—	1.169	1.689.500	995.500
Ferrol	—	788	—	—	—	—
R. Arosa	—	—	—	954	—	—
Redondela	—	—	—	—	—	612
Proc. desc.	—	—	2.913.800	1.141.600	4.706.500	585.400
Total	2.429.700	5.968.500	5.285.400	7.344.100	11.726.500	11.140.350

Observaciones

Los años 1459 y 1491 están incompletos.
Las cantidades se refieren a «milleiros» de sardina.
Se han incluido en cada cuenta las partidas perdidas y averiadas, y las que no indican cantidad; para estas últimas se ha calculado una media de 10 milleiros para los envases de tonelería y de 2 para los de cestería.

(Cuadro tomado de FERREIRA, E., *Fuentes para la exportación gallega... El Peatge de Mar de Valencia*, p. 16).

IMPORTACION DE MERLUZA GALLEGA EN VALENCIA

Puertos	1451	1459	1458	1491	1494	1500
La Coruña	—	—	1.971 ½	—	—	11
Pontevedra	2.723	1.831	—	661	565 ½	51
Noya	141 ½	675 ½	67	—	228	1
Muros	—	44	363 ½	1.353 ½	1.585 ½	49
Bayona	724	—	100	—	—	—
Cangas	—	—	—	486 ½	1.338	22
Ferrol	—	1	—	—	—	—
R. Arosa	—	—	—	143	—	—
Proc. desc.	147	95	2.530 ½	2.064	5.941 ½	—
Total	3.735 ½	2.646 ½	5.032 ½	4.708	9.658 ½	134

Observaciones

Las cantidades se refieren a docenas de merluza.
Los años 1459 y 1491 están incompletos.

(Cuadro tomado de FERREIRA, E., *Fuentes para la exportación gallega... El Peatge de Mar de Valencia*, p. 20).

IMPORTACION DE CONGRIO GALLEGO EN VALENCIA

Puertos	1451	1459	1488	1491	1494	1500
La Coruña	—	—	25.2.30	—	—	9.1.6
Pontevedra	141.0.0	45.2.18	—	156.3.18	203.1.10	8.1.0
Noya	14.5.0	305.2.8	4.3.0	2.2.0		
Muros	64.0.0		1.2.0	30.3.0	7.3.0	28.0.35
Bayona	25.1.0	—	20.3.0		—	—
Cangas	—		—	28.1.12	176.0.0	10.1.0
R. Arosa	—		—	16.0.0	—	—
Redondela	—		—	—	—	6.1.24
Proc. desc.	38.0.0	—	245.3.30	197.3.0	36.3.0	—
Total	219.2.0	415.0.26	298.2.12	429.3.30	433.3.0	62.1.28
Total Kgs.	11.311	21.215	15.268,5	21.979,5	22.173,5	3.192

Observaciones

- Los años 1459 y 1491 están incompletos.
- Las cantidades están expresadas en quintales, arrobas y libras. A partir de la propia fuente, se ha tomado como base el «quintar gros» valenciano (=4 arrobas de 36 lbs.), reduciendo a esta medida las escasas cantidades expresadas en «pes poch». La equivalencia métrica del «quintar gros» es de 51,120 Kgs.; la libra valenciana pesa 355 grs.
- Los pesos de 1451 se han calculado por las cantidades pagadas, de acuerdo con la tarifa (1 s./quintal).
- Estas cantidades son bastante inferiores a las reales, ya que no se han incluido muchos bultos que no traían expresado su peso, al ser éste imposible de calcular.

(Cuadro tomado de FERREIRA, E., *Fuentes para la exportación gallega... El Peatge de Mar de Valencia*, p. 18).

quintales 20 lb. (peso de Barcelona) de congrio por 5 £ 6 s. barceloneses (201). En 1497, una partida de pescado de 79 millares de sardina arencada, 20 de blanca y 40 docenas de merluza está evaluada por un mercader de Barcelona en 50 ducados (202).

Como precio comparativo, e índice elocuente de la alta cotización de la sardina gallega, tenemos en 1501 unas sardinas saladas de Andalucía, llegadas a Barcelona: un barril lleno, que puede contener entre 2 y 6 millares, vale solamente 5 sueldos (203). Aunque ciertamente intervenga una sustancial diferencia en los portes, que significan la mitad de la distancia, no creo que ellos solos hayan sido el factor de descenso del precio; si sólo fuera eso, los gallegos no hubieran tenido la menor oportunidad frente a la sardina andaluza.

(201) AHPB. E. Mir. *Man. 4.º c. comm.*, f. 56 v.
(202) AHPB. P. Triter. *Lib. 8.º de seguros, 1497-98*, f. 135 v.
(203) AHPB. P. Triter. *Lib. sec. 13.º*, f. 11.

Para Valencia, en cambio, tenemos una bonita serie de precios, aunque solamente para el año 1500 (v. cuadro adjunto). Este estudio solamente se ha podido realizar con el registro de ese año, por ser de *quema*, un impuesto *ad valorem* de 3 dineros por libra; los otros tienen una tasa fija por «aver de peso» que sólo nos puede dar pesos y cantidades.

Aun en el registro de 1500, las limitaciones son grandes: los valores que figuran en los asientos son globales, y por lo tanto sólo se han podido tomar aquellos que correspondían a partidas compuestas por un sólo tipo de artículo (en nuestro caso, únicamente de sardina, entre los pescados, y unos pocos precios de cueros). Al estar sujetos los precios a oscilaciones tan grandes, hubiera sido temerario, y prácticamente imposible, intentar un desglose, siquiera aproximado. Esto nos deja con un rango muy limitado en cuanto a vendedores y puertos de origen, dos factores cuyo estudio hubiera dado conclusiones muy interesantes.

La serie obtenida, aun con estas limitaciones, es bastante significativa, observándose un amplio rango de variación en los precios del millar de sardina, que oscilan entre los extremos de 3 s. 2 d. y 20 s. 11 d. El precio medio es, para Enero-Marzo, de 13 s. 2 d., y para el mes de Diciembre, 9 s. 6 d. Si los precios del primer período se mantienen bastante regularmente cerca de la media teórica, en Diciembre las oscilaciones son muy grandes, dándose aquí las máximas arriba señaladas y aproximándose poco a la media.

Al intentar analizar los factores que pueden intervenir en estas variaciones de precios, y que no se ven con facilidad en la fuente, tendremos que tener en cuenta elementos como la calidad y tamaño de las sardinas, el volumen de la partida, la procedencia, la clase de vendedores y compradores, las variaciones estacionales y, por último, un factor inmaterial pero con el que hay que contar: la habilidad para el regateo del vendedor y del comprador.

La calidad, tamaño, variedad, etc. de la sardina es un factor de primera importancia en su cotización. Aunque en este registro, a diferencia de otros, no se especifica si la sardina era blanca o arencada, sabemos que esta última fue siempre mucho más cara en todas partes (204). También es más cotizada la sardina grande que la pequeña, como se puede observar en la partida de sardina menuda del cuadro. El lote que alcanzó las cotizaciones más elevadas, una libra y 11 dineros por millar, consistía en 11 botas con una capacidad total de 48 millares, es decir, 4,36 millares por bota, cuando lo más usual es que en una bota entren alrededor de 10. Debían de ser unas sardinas excepcionalmente grandes, jugosas y poco prensadas.

La mayoría de la sardina de la que se pudieron obtener precios va entonelada; en algunos casos en que va en serones y banastas el precio desciende visiblemente, incluso en las partidas en que va mezclada con la otra. Unos *cofins* de sardina alcanzan el récord mínimo de 3 s. 2 d. el milleiro, aunque hay que introducir aquí otro factor de corrección: llegaron a 6 de Mayo, completamente fuera de temporada. De todas formas, la sardina en serones, seguramente más amojamada y seca que la otra, es siempre más barata (no creo que influya el coste del envase, que, en el caso de los barriles, se cobra aparte). En el proceso de salazón y, sobre todo, en el de ahumado, intervenía

(204) En Lisboa, en 1377, se hace pagar un suplemento de diezmo a los mercaderes que, después de haber comprado sardina salada, la ahuman, «porque valem muito mais as sardinhas de fumo que as de pilha» (*Descobrimentos Portugueses*, I-sup., p. 57).

COTIZACION DEL MILLAR DE SARDINA GALLEGA INTRODUCIDA EN VALENCIA EN 1500

—Los precios están expresados en sueldos y dineros valencianos.
—Los señalados con * llevan el valor explícito en el registro; el resto se ha calculado del importe de la *quema* (3 d./libra).
Fuente: ARV. MR-11:059 (Publ. PEATGE, pp. 305-349).

Precio unit./ millar	Cant. total/ partida	Embalaje/ Descripción	Merc./ Consignatario	Procedencia	Fecha
10.4	31	Botas sardina	gallego	La Coruña	11/1
15	102	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
8*	200	Botas sardina	gall./val.	Pontevedra	14/1
13.8*	35	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
13.10	67	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
14.4	32	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
13.11	54	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
16.2	31	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
17	27	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
6.7*	15	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
14.9	62.500	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
18	42	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
13.4*	64.500	Botas sardina	gall./val.	Pontevedra	14/1
14.	20	Botas sardina	gallego	Pontevedra	14/1
14.	130	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
14.	60	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
17.	85	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
13.6	92	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
12.6	90	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
13.4	78	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
13.6	103	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
11.10	84	Botas sardina	gallego	Pontevedra	10/2
13.4	88	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2
13.9	70	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2
13.	82	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2

Precio unit./ millar	Cant. total/ partida	Embalaje/ Descripción	Merc./ Consignatario	Procedencia	Fecha
12.2	184	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2
13.	142	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2
11.9	23	Botas sardina	gall./val.	Cangas	10/2
14.	10	Botas sardina	gall./val.	Cangas	10/2
10.9	64(+3?)	Bot. y banast. sard.	gallego	Cangas	10/2
12.11	93	Botas sardina	gallego	Cangas	10/2
12.2*	70	Botas sardina	gallego	Redondela	10/3
12.4*	55	Botas sardina	gallego	Redondela	10/3
11.10*	79	Botas sardina	gallego	Redondela	10/3
12.*	75	Botas sardina	gallego	Redondela	10/3
16.4*	49	Botas sardina	gallego	Redondela	10/3
3.2*	154	Serones sard.	gallego	Galicia	6/5
8.4	45	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
9.9	103	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
11.4*	47	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
12.6*	24	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
9.*	122	Botas sardina	val./val.	Muros	10/12
8.6*	28	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
9.6*	55	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
20.	26	Botas sardina	val./val.	Muros	10/12
8.*	30	Botas sardina	gall./val.	Muros	10/12
11.8*	12	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
7.3	11	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
11.6*	10	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
10.*	11	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
9.10*	11	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
7.10*	38	Botas sardina	gallego	Muros	10/12
7.6	145	Botas sardina	gallego	La Coruña	12/12
7.10*	65	Botas sardina	gallego	La Coruña	12/12
20.11*	48	Botas sardina	gallego	La Coruña	12/12

Precio unit./ millar	Cant. total/ partida	Embalaje/ Descripción	Merc./ Consignatario	Procedencia	Fecha
9.	40	Botas sardina	gallego	La Coruña	12/12
7.8	26	Botas sardina	gallego	La Coruña	12/12
8.*	60	Botas sardina	val.?	La Coruña	12/12
6.8*	561,750	Botas sardina	gall.?	La Coruña	23/12
6.8	27	Botas sardina	gall.?	La Coruña	23/12
10.2	25,500	Botas sardina	gall.?	La Coruña	23/12
10.	24	Botas sardina	gall.?	La Coruña	23/12
7.4	108,800	Botas sardina	gall.	La Coruña	23/12
11.4*	76	Botas sardina	gallego	Muros	28/12
10.*	100	Botas sardina	val./val.	Muros	28/12
12.7*	194	Botas sardina	val./val.	Muros	28/12
13.4*	15	Botas sardina	val./val.	Muros	28/12
13.7*	47	Botas sardina	gall./val.	Muros	28/12
10.1*	29	Botas sardina	gallego	Muros	28/12
5.1*	16,500	Botas sardina	gallego	Muros	28/12
5.11*	107,500	Bot. sard. menuda	val./val.	Muros	11/12
6.3*	57,500	Botas sardina	val./val.	Muros	11/12
5.7*	81	Botas sardina	val./val.	Muros	11/12
6.9*	41	Botas sardina	gall./val.	Muros	11/12
14.4*	32,500	Botas sardina	val./val.	Muros	11/12
4.2*	123	Botas, banastas, tabales, alguna grande.	gallego	Muros	11/12

también la mano del «artista»: no podemos saberlo aquí, pero es muy posible que esas partidas a 16, 17, 18 y 20 sueldos procediesen de casas de mareantes, ya conocidos de los valencianos, donde preparaban una sardina de alta calidad.

Los descuentos por cantidad servida no se ven muy claros. Es cierto que, en el mes de Diciembre, se observan precios ligeramente más bajos en las partidas fuertes; pero esto no parece influir en las de Enero-Marzo. De hecho, cualquiera que observe el cuadro verá partidas pequeñas a precios bajos y grandes a precios altos. En el mismo buque, llegado de Muros el 10 de Diciembre, hay tres partidas de 11 millares, que se pueden considerar pequeñas, a distintos precios, ninguno de ellos muy elevado: 7,3, 9,10 y 11 sueldos, mientras que el mismo precio, 14 sueldos, lo llevan sardinas de Pontevedra en tres partidas de 20, 60 y 130 millares respectivamente (14 de Enero y 10 de Febrero).

Más interesante es observar las fechas de llegada. Si bien este registro recoge asientos de Enero a Diciembre, en realidad tenemos que ver en él dos campañas distintas: la plena temporada de la de 1499-1500 y el inicio de la de 1500-1501. Podemos ver que, en el mes inicial de la campaña, la media de precios es notablemente inferior a los meses siguientes. También es cuando se registran, como vimos, las mayores oscilaciones de precios, alcanzándose los máximos y mínimos de todos los de la serie. Por el contrario, los meses de Enero-Marzo son muy homogéneos y las cifras más elevadas. Unas posibles razones son la existencia de un período de tanteos en el mercado, antes de estabilizarse el precio de la temporada, o la menor demanda de una mercancía llegada tal vez demasiado pronto. Si contásemos con los precios de varias campañas, podríamos llegar a una conclusión; con lo que hay, no se puede más que formular una hipótesis, ya que esta oscilación de precios puede deberse a otros factores, como las distintas procedencias geográficas. Es indiscutible el bajísimo precio a que se vende la sardina en serones llegada fuera de temporada. Hay una fuerte disminución de la demanda a esas alturas del año, la sardina, si es de pesca reciente, no es de tan buena calidad y, en el caso de llevar ya tiempo a bordo, puede quererse liquidar a precio bajo.

Es muy probable que el «mar» donde fueron pescadas las sardinas, o la calidad y técnica del tratamiento que reciben en determinado puerto intervengan también como factores de cotización. Un autor del siglo XVI comenta la gran demanda que tenían en el Mediterráneo las sardinas de Noya, hasta el punto de quedar las otras sin vender mientras aquéllas estuviesen en el mercado (205). Desgraciadamente, no se han podido obtener precios de sardina llegada en ningún barco noyés. Además, la serie estudiada tiene los puertos de procedencia distribuidos de una forma tan desafortunada que los buques procedentes de Pontevedra y la ría de Vigo —Redondela y Cangas— están en el período Enero-Marzo, de buenos precios con pocas oscilaciones, mientras que las llegadas en el irregular mes de Diciembre son de La Coruña y, sobre todo, de Muros. A causa de esto no se pueden establecer comparaciones de temporada entre precios del mismo puerto.

Los precios que figuran en el registro son los obtenidos tras venta en el mercado de Valencia, y anotados a la salida para la liquidación del correspondiente impuesto. Como las declaraciones, por muy juradas que sean, proceden de los vendedores, es de suponer que los precios reales serían algo más elevados, a menos que existiese una tasa oficial, cosa que no he podido averiguar.

(205) MOLINA, *Descripción....* f. 27 v.

Los cueros de buey de Galicia, aunque ocupaban un puesto muy inferior al del pescado en el capítulo de importaciones de esa procedencia, eran un artículo de comercio muy regular y que tenía venta fácil, como en casi todos los países mediterráneos. El precio por pieza, tanto en Barcelona como en Valencia, oscilaba en torno a los 16 sueldos, aunque generalmente se contabilizaban por tracas o fajos (paquetes de 10 piezas). En Barcelona, un mercader de la ciudad revende en 1447 a un *blanquer* (artesano que elabora los cueros crudos para pasarlos después al *assaonador*) «viginti fays de cuyros bouins gallicians», un total de 200 piezas, al precio de 165 £ Bn., resultando cada cuero a 16 s. 6 d. (206). Este precio es proporcionado a los que tenemos para Valencia en 1500 (207).

La comercialización de estos cueros por parte de los gallegos estaba muy dispersa. Sin duda los carniceros de las villas y los señores con una cabaña ganadera importante eran quienes tenían la posibilidad de concentrar más mercancía (208); pero había individuos que llevaban a bordo un cuero o dos para vender, a veces gente de mar sin ninguna relación aparente con un comercio regular de este artículo. Los registros del Peatge de Mar de Valencia son muy elocuentes a este respecto. Es prácticamente imposible detallar aquí las partidas personales; pero podemos tomar algunos barcos como ejemplo de las grandes diferencias que había entre unos cargadores y otros. En el ballener de Johan Gonçales, llegado de Noya en 1451, Afonso de Buelo lleva una partida muy considerable: 265 cueros. Pero Parente y Afonso de Paz, 40 cada uno; Domingo de Guianso, sólo 6 (209). En la nao de Rodrigo de Valmaseda, procedente de Pontevedra y la zona de Morrazo, que llega en 1488, un marino, Vasco Borreiros, lleva 23; un mercader, Gonçalvo de Nantes, 10; Johan de Souto y Estebo de Pinténs, uno por cabeza; el mareante pontevedrés Gonçalo de Cangas, 52, y Pero Fabeiro 121, consignados al mercader Andrés Ortiz de Valencia (210). Roy de Narahío, patrón de una carabela, lleva, él solo, 68 cueros (211). En el ballener de Afonso Lopes, el patrón lleva 47, el piloto Franqueira 55 y un mareante, Pero de Toutón, tres (212). En la carabela de Gonçalvo Lopes, en 1491, el patrón lleva sólo cuatro, el marinero Bertolameu uno y el grumete Pero, 26 (213), y así sucesivamente.

La mayoría de las partidas no van contratadas de antemano, salvo algunas de las más fuertes. En 1488, Jacme de Calatayud se responsabiliza de dos de 229 y 119 cueros llegadas de Muros en la nao de Johan Conde (214); sin embargo, otros envíos impor-

(206) AHPB. A. Vilanova, *18.º manual*, f. 53 v.

(207) En el registro de la *quema* para ese año (PEATGE, pp. 328, 329), se han podido obtener los siguientes:

Cantidad	Precio total £	Quema (3d/£)	Precio pieza
62	60	15 s.	19 s. 4 d.
80	70	17 s. 6 d.	17 s. 6 d.
6	5	1 s. 3 d.	16 s. 6 d.

(208) V. *supra*, Parte I, cap. III.

(209) PEATGE, pp. 62-64.

(210) *Ibid.*, pp. 129-135.

(211) *Ibid.*, p. 160.

(212) *Ibid.*, p. 173-176.

(213) *Ibid.*, pp. 227-228.

(214) *Ibid.*, 140.

tantes, como los de 129 y 150 piezas llegados en la nao de Johan de Pardinas, no van consignados a nadie (215).

No se observan diferencias en las cantidades enviadas desde unos puertos y otros. En el cuadro adjunto, las grandes oscilaciones anuales y las diferencias entre los principales puertos y los más pequeños se deben sobre todo a la menor incidencia de buques de estas últimas procedencias.

IMPORTACION DE CUEROS DE BUEY DE GALICIA EN VALENCIA

Puertos	1451	1459	1488	1491	1494	1500
La Coruña	—	—	619	—	—	323
Pontevedra	570	186	—	42	379	406
Noya	311	1.860	120	—	226	—
Muros	—	153	726	259	479	294
Bayona	192	—	13	—	—	—
Cangas	—	—	—	276	255	2
Ferrol	—	22	—	—	—	—
Redondela	—	—	—	—	—	46
Proc. desc.	374	12	1.258	276	212	286
Total	1.447	2.333	2.736	853	1.551	1.357

Observaciones

—Las cantidades se refieren a piezas.
—Los años 1459 y 1491 están incompletos.

(Cuadro tomado de FERREIRA, E., *Fuentes para la exportación gallega... El Peatge de Mar de Valencia*, p. 19).

En Mallorca, los cueros de buey llegados de Galicia, artículo consignado como de importación regular en un manual de mercadería de fines del siglo XV, tenían que competir con el «cuiram bon, marvellós» de Castilla, que entraba en grandes cantidades desde los puertos andaluces (216). En 1424 se envían desde allí cueros a Niza en la barca del gallego Johan de San Pedro, y en 1433 140 «faxes» de ellos, del mercader mallorquín Pere Reyal, a Pisa, en la del pontevedrés Pero Falcón, asegurados por 850 £ (217). Es posible que se tratase de cueros de procedencia gallega, que tal vez reexpedían sin haberse descargado de las embarcaciones en que habían llegado.

Avanzando ya hacia el 1500, los mercaderes catalanes y valencianos parecen tener un interés activo en la importación de cuero gallego. Se hacen viajes en su busca, simultaneándola con la del pescado, y se aseguran los futuros envíos (218). Mercaderes

(215) *Ibid.*, 146.
(216) AHM. *Códices*-108, f. 176 v.
(217) AHM. Not. A. Contestí, 2460, 59 v. y 2461, 178.
(218) En 1491, Joan Carnicer, de Reus, envía a Bernat Carnicer a Galicia para que compre, entre otras cosas, cueros (AHPB. P. Triter, *3.º lib. sec.*, f. 89). Lo mismo hacen Bertomeu y Llorenç de Mediona, de Barcelona, en 1496 (AHPB. P. Triter, *Lib. 6.º sec. ff. 110 v.-111*).

valencianos desplazados a Galicia cargan partidas de cueros en nombre propio (219), aunque se tratará siempre de un tráfico subsidiario respecto al pescado.

Las otras pieles que llegaban de Galicia tenían realmente muy poca importancia como objeto de comercio regular. Las de cabra y cabrito, comercializadas a la docena, llegan en ocasiones a Valencia, así como las de ciervo, lince, nutria, etc. (220). Las pieles de cordero, de posible origen inglés, y que se encuentran en algún que otro buque gallego, tienen aquí una aparición esporádica: una docena de ellas («cordorines adobades») en Valencia en 1488 (221). Cueros de ternera, solamente dos piezas, una en 1488 y otra en 1494 (222). 7 docenas de pieles de cabra en 1494 en una nave de Pontevedra (223). Las pieles de cabrito aparecen de forma muy irregular, aunque Cangas y sus alrededores parecen tener una capacidad de exportación considerablemente mayor que las otras villas (224).

* * *

El hierro, en su mayoría de extracción gallega, pero también algo de vizcaíno revendido, era otra de las mercancías de relleno que se exportaban a tierras aragonesas. Su comercio es bastante irregular. A Valencia llega en cantidades pequeñas, salvo los 176 quintales a peso de Galicia (12.267 Kg.) cargados para Rodrigo d'Altelló en la nao de Gonçalvo Salgado, de Noya, en 1459, y que avala el corredor Leonart March (225). El resto son cantidades muy inferiores, ninguna de ellas con consignatario en Valencia, y avaladas por el patrón del buque, algún mercader de a bordo o alguno de los fiadores generales, lo que hace pensar en una venta aventurera: en 1488, Antón do Este lleva 30 q. en la nao de Johan de Pardinas; en la de Afonso do Outeiro, en el primer viaje, Pero Mago y Rodrigo García llevan 18 ½ y 10 q. de Vizcaya, respectivamente; en el segundo, desde La Coruña, Pero Mago y el contramaestre, 35 y 7, a peso de Galicia; el patrón

(219) En 1488, en la nao de Johan Conde, de Muros, Bertomeu Pinos carga 2 cueros, y Albert Carnicer (¿para Andrés Ortiz?) 46; en 1494, en la nao de Antoni Barceló, de Valencia, que regresa de Galicia, el patrón carga 20 cueros y Alonso de Cordova, 27; en 1500, en la carabela de Afonso Lopes, de Muros, Mestre Ramon Prats, 117 y en el barco de Johan de Anido, también de Muros, Antoni Barceló carga 50 (PEATGE, pp. 141, 142, 282, 285, 332, 349).

(220) PEATGE, 21.

(221) *Ibid.*, 158.

(222) *Ibid.*, 163 y 249.

(223) PEATGE, p. 237.

(224) En los años recogidos del registro del Peatge (no hay movimiento para 1451), las entradas en Valencia de pieles de cabrito, en docenas y costales, han sido las siguientes:

	1459	1488	1491	1494	1500
Pontevedra	—	—	—	—	4 costales
Coruña	—	3 × 12	—	—	13 costales, 18 × 12
Noya	2 × 12, 2 cost.	25 × 12	—	25 × 12	—
Muros	—	—	—	2 cost.	—
Cangas	—	—	38 × 12	115 × 12	—

(PEATGE, pp. 106, 109, 111, 158, 181, 214, 216, 217, 245, 246, 255, 294, 295, 305, 311, 340).

(225) PEATGE, p.101.

Roy de Narahio lleva 6½, y un tal Simón, en la nao de Fernán Gomes de La Coruña, 10. En la nao de Johan Blanco, también de La Coruña, Alonso Sardiña carga 2 quintales y Alonso Romero 22; Johan de Bergantiños lleva en su ballener 24, a peso de Vizcaya. En los años siguientes que se conservan las llegadas de hierro son aún más reducidas: en 1494 Johan Peres carga 15 q. en la nao de Johan Xexo de Cangas; en 1500, en la de J. de Cosa, procedente de La Coruña, el patrón lleva 30 (226).

Para Barcelona no tenemos cifras, pero sabemos que suscitaba un interés suficiente como para que se encargase desde allí, sin limitarse a coger lo que se les llevaba. Los factores catalanes que se desplazaban a los puertos gallegos llevaban carta blanca para comprarlo a su discreción, junto con las otras mercancías que interesaban, los cueros y el pescado. Además de Barcelona, Valencia, Tarragona y Mallorca eran las plazas a donde se expedía a finales del siglo XV, desde los puertos de Muros y Noya (227). No era realmente un artículo de primera necesidad en los países mediterráneos, especialmente en Cataluña; se apreciaba más el producto fabricado, comercializado sobre todo por los vizcaínos: anclas, clavazón, yunques, herrajes de todo tipo. De Galicia parece que iba sin trabajar —salvo los aros de los toneles que se enviaban junto con las piezas de madera— y en ocasiones quedaba sin vender y tenía que llevarse de vuelta (228).

* * *

Aparte del pescado, los cueros y el hierro, eran muy pocas las otras mercancías que se desembarcaban regularmente en los puertos aragoneses procedentes de Galicia. Parte de su exportación de artículos manufacturados de madera encontraba, como en todas partes, una salida allí, llevada sobre todo en naves procedentes de La Coruña. Se vendían piezas de tonelería, concretamente de pipas («botes»): duelas, tapas, fondos, y los correspondientes aros de hierro, información digna de tener en cuenta, pues significaba que las medidas de estos recipientes, que se exportaban a muchos sitios más, estaban homologadas en todos los puertos (229), y que en Valencia y otros puertos de la Corona se usaban «botas» de fabricación gallega. También se vendían muebles de madera de castaño: llegan 48 mesas a Valencia en 1488, en la nave de Afonso do Outeiro (230). Un cargamento de astas de lanza, que un mercader barcelonés se desplaza a buscar a Galicia en una nave vizcaína (231) y, aparte de esto, algunas otras cosas heterogéneas y esporádicas, como las plumas, de las que llegan 3 arrobas en una nave coruñesa en 1488 y una bota en otra de Noya en 1491, a Valencia (232), unas cantidades bastante considerables de miel (3 botas, 3 barriles y 9 jarras) desembarcadas tam-

(226) *Ibid.*, pp. 146, 148, 158-160, 163, 165, 167, 169, 245, 343.

(227) AHPB. P. Triter, *3.º lib. sec.*, f. 89.

(228) Un hombre de Bayona que sale de Valencia en 1416 tiene que pedir una licencia especial para volver a cargar y sacar una cantidad de hierro castellano, y lo descarga en su puerto de origen, con certificado de un notario de que, aunque traído de Valencia, «he do señorio de noso señor el Rey de Castella que Deus manteña» (ARV, B-255, albarán hecho en Bayona a 6/5/1416, entre ff. 154 v.-155).

(229) En 1488, y en varios viajes hechos desde La Coruña, se descargan en Valencia 170 fondos, 100 tapas y 500 duelas. Otras 100 duelas van cargadas desde Galicia por un mercader de Valencia, Bertomeu Pinós (PEATGE, 148, 158-159, 167).

(230) *Ibid.*, 148.

(231) AHCB. *Lletres Closes*, VI-6, f. 75 v.

(232) PEATGE, 148, 293.

bién en Valencia en 1494, con probable procedencia de Noya (233), y diversas partidas de lino, hilo, paños de lienzo, de poca importancia y llegadas en distintos buques (234).

*** El comercio Aragón-Galicia**

Al no disponer apenas de registros de salida de las mercancías regulares, sólo contamos con información de tipo general y con datos concretos de carácter muy marginal: algunos contratos, los ricos registros de *coses vedades*, que, sin embargo, reflejan sólo una parte muy específica y minoritaria de las exportaciones valencianas, y algunos asientos de entradas en cuyos márgenes se han anotado los excedentes de cupo a la salida.

Si estos datos no permiten dar cifras, si podemos conocer bastante bien la tónica de las adquisiciones que los gallegos van a hacer en sus viajes a tierras aragonesas, y cuyas mercancías más sobresalientes son el vino tinto y unos géneros textiles («draps de la terra», mantas), de calidad bastante corriente.

Aparte del vino, los gallegos nunca van a ser grandes importadores de productos catalanes, valencianos o mallorquines. Ya vimos el problema que esto les causó con Barcelona. Por lo que respecta a Valencia, podemos asegurar que era rarísimo que las exportaciones (al menos desde la misma ciudad y su puerto) superasen alguna vez a las importaciones, y esto se ve con mucha nitidez en los registros del Peatge de Mar. Este impuesto, que gravaba las importaciones pero se pagaba a la salida, permitía, por la cantidad pagada, sacar franco un valor igual de mercancía. Los excedentes se anotaban al margen y se pagaban como sobretasa. En los aproximadamente mil asientos de que disponemos a lo largo de seis años, solamente 15 personas, en 1451, rebasan este cupo (235).

* * *

Una mercancía en particular despertaba interés como cargamento de retorno para Galicia: el vino tinto de Mallorca, Cataluña y muy especialmente de la comarca al N. de Valencia.

Sobre los vinos de Mallorca no tenemos más que el testimonio de un mercader contemporáneo afirmando que es lo que los gallegos se llevan de la isla (236); no tenemos registros aduaneros ni otros documentos para conocer pormenores sobre su tráfico.

En cambio, desde que tenemos los primeros movimientos del puerto de Valencia indicando el destino de los buques (1410), encontramos bastante documentación de un comercio que parece muy activo, y que mantendrá su interés hasta el siglo XVI. Estas menciones serían seguramente más numerosas si los registros estuviesen completos —a muchos les faltan los últimos meses del año— y si las autorizaciones de salida mencionasen con más regularidad todos los puertos de destino.

(233) PEATGE, pp. 292-293.
(234) *Ibid.*, 76.
(235) *Ibid.*, 59-91.
(236) «Bo vi vermell» (AHM. Códices, 108 f. 176 v.).

El cuadro que damos a continuación, y que refleja los viajes con cargamentos totales o muy importantes de vino de Murviedro, Valencia y Alicante, está tomado, para los años 1410 a 1434, de la serie, bastante completa, de *Coses vedades;* por eso las menciones, aunque hechas de pasada y como nota marginal, son más abundantes. El resto pertenece a diversas fuentes notariales y a unos registros sueltos del Peatge de Mar de Valencia para la segunda mitad del S. XV.

EXPORTACIONES DE VINO DE ARAGON HACIA GALICIA

Año	Buque	Puerto de carga	Destino	Referencia
1410, 7/3	Barca de Roy Gonçales, Coruña	Murviedro	Galicia	ARV. B-247, 149 v.
1410, 7/12	El mismo	Murviedro	Galicia	*Ibid.*, f. 606
1412, 15/11	Juan Ruiz, Vizcaya	Murviedro	Galicia	ARV. B-248b, f. 593 v.
1412	Nao de Afonso de Beliquer, Coruña	Murviedro	Coruña, Flandes	*Ibid.*, 546 v.
1413, 13/11	Nao de Francisco de Perbes, Coruña	Alicante	Coruña, St.-Malo	ARV. B-249, 597
1414, 17/10	Barca de Vasco de Santo André, Coruña	Alicante	Coruña, Flandes	ARV. B-251, 367
1429, 9/2	Barca de Fernando de Suevos, Coruña	Murviedro	Galicia	ARV. B-265, 36 v.
1429, 15/3	Barca de Pero Martines	El Puig	Galicia	*Ibid.*, 98 v.
1431, 7/11	Barca de Fernando de Suevos, Coruña	Murviedro	Portugal, Galicia	ARV. B-267, 235
1431, 12/12	Alvaro Gomes, Muros	Murviedro	Galicia	*Ibid.*, 266 v.
1432, Febrero	Un barco gallego perdido en Murviedro	Murviedro	Galicia	ARV. B-269, 39 v.
1432, 10/10	Johan de Mendoça, Muros	Alicante	Galicia, Flandes	*Ibid.*, 307 v.
1432, 25/11	Roy Gonçales, Noya	Murviedro	Galicia	*Ibid.*, 355
1434, 17/2	Johan «Moix» (¿Moas?), Noya	Murviedro	Galicia	ARV. B-272, 52
1434, 1/3	Nao de Alvaro Fiel, Coruña	Murviedro	Galicia	*Ibid.*, 66 v.
1451	Ballener de Gonçalo de Romay, Pontevedra	Valencia	Galicia	PEATGE, p. 65
1462, Marzo	Nao de Johan Crú, Pontevedra	Murviedro	Coruña, Bretaña	AHPB. B. Masons Min., *4.º man.* 55 v.-66
1481, Octubre	Ballener *Sta. Maria*, Finisterre	Murviedro	Galicia	*Ibid.*, N. Guerau Gili, 1.º lib. sec., 169-169 v.
1484	*Sta. Maria del Camino*, Diego Dies	Murviedro	Muros	AHCB. Not. *Nòlits*, IX/11
1488	Nao de Gonçalo de Louro, Muros	Murviedro	Galicia	PEATGE, p. 157
1491, 22/3	Nao de Rodrigo Fernandes, Cangas	Murviedro	Galicia	PEATGE, 213
1491, 13/5	Carabela de Gonçalo Lopes	Valencia	Galicia	PEATGE, 227
1501, Mayo	Martim Pimentel, de Aveiro (Flet. J. de Santiago, Noya)	Peñíscola, Vinaroz	Noya, Muros	AHPB. P. Triter, *Lib. sec. 13.º*, 14-14 v.

Este vino parece ser para los gallegos algo más que un simple cargamento de retorno. Si nos fijamos en las fechas de carga, vemos que la mayoría de ellos cargan y se vuelven a Galicia en los meses de invierno y comienzo de año, no bien llegados allí con el pescado, y renunciando a hacer tranportes; da la impresión de que, una vez hecha la descarga, su único objetivo es coger el vino y marcharse con él. Las anotaciones de los cuadernos («va a carregar de vi») dan a entender que no se trata de cargamentos parciales, sino de unas cantidades que ocupan toda o la mayor parte de la capacidad del buque.

Otro indicio en este sentido es el de los navíos no gallegos fletados expresamente para transportarlo, como el de Juan Ruiz de Vizcaya y el del portugués Martim Pimentel. El interés de los gallegos despierta a su vez, en la segunda mitad del XV, el de los mercaderes de Barcelona, que actúan en ocasiones como aseguradores e intermediarios. El viaje de 1462 en la nave de Johan Crú de Pontevedra se organiza desde Barcelona; el cargamento total son 248 botas, de las que 100 son del mercader barcelonés Esteve Bonet y el resto de los mercaderes y tripulantes, gente de Pontevedra, Bayona y Tuy. El de la *Santa María del Camino*, en 1484, es de iniciativa de Galceran Solzina, de Barcelona, que envía la nave a Murviedro desde allí para cargar 20 botas suyas (aparte de las que cargan otros), consignadas en Muros a su sobrino Joan Feixes o a Pero da Insua, el carnicero de la villa, pagándole de flete 2 doblas de oro por bota, según la cotización que corra en Muros.

Es posible que, como en los demás cargaderos de sal, vino, lana o grano del Mediterráneo, los buques tuvieran que aguardar turno de carga (237). Así se explicarían algunas salidas precipitadas para Murviedro sin haber terminado de cargar en Valencia, y también los períodos de tiempo relativamente largos que se pueden observar, cuando las fuentes lo permiten, entre la salida de Valencia y la de Murviedro (238). A veces pasaban meses en aquella playa mal abrigada, donde más de un navío se perdió con los temporales del invierno (239).

El interés por los vinos catalanes fue más tardío. Antes de 1480 apenas sí se sacaba alguna pequeña partida, generalmente sin fines comerciales como el barril de vino tinto, valorado al precio muy elevado de 11 £ barcelonesas, que saca Pero Falcón en 1434, y que probablemente era para consumo privado (240).

En los años 80-90 del siglo XV se estableció una nueva y fuerte línea de abastecimiento de pescado y otros productos de Galicia con Tarragona y sus puertos próximos. Estaban activos en ella mercaderes de Reus, que exportaban vino a cambio de pescado, cueros y hierro, gente como Bernat Carnicer, Franci Bertran y Franci Sitges, que en Agosto de 1484 carga una partida de vino tinto, a 5 £ Barn. la bota con casco incluido.

---

(237) Cf. CARRERE, *Barcelone...*, 273 ss.

(238) A 25/11/1432, Roy Gonçales, de Noya, sale de Valencia para Murviedro. El 9/12 está allí y un mercader de Muros le lleva al barco, desde Valencia, 9 arrobas de cáñamo para Galicia (ARV. B-269, 355, 367, 367 v.). En 1434, a 20/2, Alvaro Fiel sale para Murviedro; el 1/3 le llevan en una barca, desde Valencia, sebo para su nave; el 9/3, el judío Abraham le manda en una barca un casco para llevar a Galicia; el 11 de Marzo sigue en Murviedro; le envían, también para llevar, un cofre pintado (ARV. B-272, 66 v., 76, 81 v.).

(239) Alvaro Gomes, de Muros, salió para Murviedro el 12/12/1431; a 27/2 siguiente, mete en la nao de Alfonso Gonçalves unas armas suyas, «les quales armes son velles e son de la nau qu'es perduda en la platja del grau de Moruedre» (ARV. B-269, 39 v.).

(240) ACA. G-187/2, asiento de 3/9/1434.

desde Tarragona o Salou, con destino a Muros, Noya, Pontevedra o la ría de Arosa (241). Es posible que este desvío parcial del tráfico de vino hacia Tarragona se deba precisamente al deseo de los catalanes de introducir los vinos del Priorato en los mercados gallegos, a la vista de la aplastante preferencia que habían tenido hasta entonces los de Murviedro.

Los vinos de la Corona de Aragón constituyen un auténtico mercado complementario para las mercancías llegadas de Galicia. Hasta tal punto es visible esta relación, que los hombres encargados de su comercialización en Valencia y otras partes son los mismos traficantes y consignatarios del pescado gallego, que seguramente efectúan operaciones de trueque o compensación. Aparte de los taberneros catalanes que compran pescado y pagan en vino (242), de los carniceros gallegos que lo reciben y pagan en cueros (243), mercaderes de más vuelos, como los Bonet, Onofre Pallejà, Andrés Ortiz, etc. (244), comercian alternativamente con unos y otros productos.

Los paños de manufactura local, que reciben el nombre de «draps de la terra» en todas las plazas de Cataluña, Mallorca y Valencia, están entre las mercancías que los gallegos, siempre necesitados de géneros textiles, adquieren, al parecer sin demasiado entusiasmo, en esos puertos. A ellos se unen las «mantas de Aragón» (245), procedentes también, indistintamente, de estos tres reinos. las «flassades cardades» de Mallorca son, con el vino tinto, la exportación más característica de la isla en dirección a Galicia (246).

La documentación de que disponemos nos deja ver, además, una variedad de artículos sumamente abigarrada, en la que predomina lo que en Galicia podía considerarse «exótico»: objetos de artesanía fina, drogas, especias y productos alimenticios de origen mediterráneo o incluso oriental, con una segunda línea más prosaica en la que figuran el plomo, estaño y cobre, y los efectos navales, especialmente la cordelería y sus materias primas. rias primas.

En Barcelona, antes de las disposiciones sobre la inversión de ganancias, y de que se lanzase la línea de los vinos del Priorato, este tipo de compras, siempre en cantidades muy modestas, eran lo más característico. En 1426 hay una comanda (cancelada, por cierto) de una arroba de pimienta a Pontevedra (247). En 1434, tenemos, documentado por diversas fuentes, el cargamento de retorno de las naves de Pero Falcón y de Gomes de Salnés, ambos de Pontevedra. Gomes de Salnés saca, personalmente, dos paños de la tierra por valor de 18 libras; el resto del buque va cargado de drogas y especiería de mercaderes no gallegos (248). Pero Falcón, que se va en Septiembre, saca el barril de tinto a que ya hemos aludido, mientras otros gallegos de a bordo se llevan paños de la tierra, azúcar corriente y candi, canela, gengibre, especias surtidas, «confits» de azúcar,

(241) AHPB. P. Triter. *Lib. secur. tercium*, f. 89; *Lib. 8.º de seg.*, 135 v. 136; N. Guerau Gili, *2.º lib. sec., 83 v.-84.*

(242) AHPB. P. Triter. *Lib. 8.º seg.*, ff. 31-31 v.

(243) AHCB. Not. *Nòlits*, IX-11.

(244) AHPB. B. Masons Min. *4.º manual*, ff. 55 v.-56 v. También *infra*.

(245) *Documentos... Pontevedra*, I, 226 ss. Hacia 1496 cada manta de Aragón que entra en Pontevedra paga 6 d. de «posturas» municipales. Otros artículos de posible procedencia aragonesa que entran en esta villa son el aceite, en pipas, jarras u odres; la pimienta, cominos, especiería en general, cobre y estaño.

(246) AHM. Códices-108, f. 176 v.

(247) AHPB. J. Reniu, *Man. 1426*, 20/8/1426 (Nave de Alvaro Crú, de Pontevedra).

(248) ACA. *Dret Entrades/Eixides*, G-186/3, f. 2 ss.

papel, pasas, cuerdas de cáñamo, un acetre de plata y plomo en bruto. Otros mercaderes, catalanes como Pere Itanti y los hermanos Bonet, y genoveses como Andrea Squarsafiga, cargan también, no sabemos si con destino a Galicia o a descargar por el camino, pasas, vino tinto del país y vino griego, tamices, antimonio, espliego, algodón, miel y 25 hábitos de la Orden de San Juan, aparte de unos cuantos —pocos— «draps de la terra» (249). Otras posibles salidas para Galicia en esos días —una «barxa» en la que cargan Pero Rodrigues y «Alvaro Gonsalvis»—, y la nao de un Lorenço en la que carga un Johan Gonçalves— llevan paños, arpillera, panderetas, incienso, tártaro en polvo, fustete y macis, albayalde, jarcia, algodón turco en rama y dos esclavas negras (250). En 1450 una comanda para Vigo consiste en 12 varas y media de paño gris de Barcelona, y 13 «scarpes» (chales) de *pasifloret* (251); otra, para un puerto desconocido de Galicia, en cuatro cajas de laca, paños de la tierra y algunos artículos más, ilegibles por el mal estado del documento (252) y por un valor total de 68 £ s. 4 d.

El comercio con Valencia era posiblemente algo más animado, aunque sólo conocemos de él, como ya se indicó, sus aspectos más marginales. Las exportaciones de paños de la tierra sólo las podemos atisbar por esos excesos de «peatge» que se mencionaron más arriba. De cargamentos de salida que son seguramente monocolores, en 1451 el mercader de Pontevedra Pero Fariña saca un exceso de tres paños, Pero Parente y Afonso de Paz, de Noya, 11 y 2 paños respectivamente; los mareantes pontevedreses Johan Neto y Alvaro de Santiago, 7 paños el primero y 5 y dos mantas el segundo, mientras Rodrigo de Bayona saca 9 paños (253). Entre los artículos alimenticios, y aparte de los vinos, se sacan arroz y aceite, generalmente en unas cantidades poco importantes (254), azafrán (255) y otros víveres que generalmente se consumen a bordo (256), con algo de fruta seca (257). Son más interesantes los diversos artículos manufacturados y materias primas que se sacan regularmente como cosas vedadas: efectos navales como pega, resina, cáñamo en estopa, cordel, hilaza y cuerdas, tablas de pino, arreos de caballo (sillas, cabezadas y estribos), velas de sebo, calderería de hierro, cobre y latón, alambiques de plomo, candelabros de hierro y latón, cardas y peines para lana y lino; muchos objetos de madera obrada: cofres y arquetas, pintados o sin pintar, camas de postes, mesas, bancos, arquibancos y armarios. Especialmente interesantes son los capítulos de joyas y plata de mesa y las armas (258), así como los objetos de

(249) ACA. *Dret Entrades/Eixides*, G-187/2, asiento de 3/9/34, consignado por error entre las entradas, y G-187/3, *passim*; CARRERE, *Barcelone*, 559, n. 4, s/ref.

(250) ACA. *Dret Entrades/Eixides*, G-186/3, 187/1, 187/2.

(251) AHPB. A. Vilanova, *Man. comendarum 1439/69*, f. 51 v.

(252) *Ibid.*, f. 81 (fecha ilegible: hacia 146x).

(253) PEATGE, pp. 60, 62, 74, 78.

(254) 2 arrobas en 1431 (ARV. B-267, 241 v.), otras dos en 1432 (B-269, 41) y un exceso de 7, a Bayona, en 1451 (PEATGE, 78). Aparte de 2 arrobas de aceite que salen en 1434 como cosa vedada (B-272, 75 v.), tenemos indicios de lo que parece un comercio regular e importante con Pontevedra, ya en el siglo XVI, con las importaciones del valenciano Jacme Plates y su agente Johan de Castrelo (AHPPO. Prot. A.G. do Sisto, 1519, ff. 10-10 v., v. *supra*, parte I, cap. III).

(255) Una importante partida, de 100 libras, se lleva en 1451 Gonçalo Dies, en el ballener de Pero Fariña de Pontevedra; tal vez lleva aún más, ya que esto es el exceso de cupo del *peatge* (PEATGE, p. 59).

(256) ARV. *Coses Vedades, passim*. V. *supra* Parte I, cap. IV.

(257) Dos barriles de dátiles, que, sacados por Vasco Pérez, salen en 1432 en la nao de Martín García de La Coruña (ARV. B-269, 41 v.).

(258) V. *supra*, Parte I, cap. III, donde se tratan con detalle.

cuchillería y quincallería (259), e instrumentos musicales como trompetas, panderos, zanfonas y campanas (260). El plomo, de origen sardo, el estaño y el cobre que llega a Valencia desde Venecia se adquieren también allí, pero, salvo en el caso del plomo, en cantidades pequeñas y con mucha irregularidad (261).

Un manual mallorquín de mercadería de la segunda mitad del XV nos informa sobre los artículos más significativos que se intercambiaban entre Galicia y Mallorca: «arengades, congres, merluses», que los gallegos llevaban a cambio de «bo vi vermell» y «flaçades cardades» (262). Un cuadro muy típico del comercio con todos los territorios de la Corona de Aragón.

Galicia tiene en este manual un lugar individualizado entre las diversas naciones y plazas mercantiles que comercian con la isla: Portugal, Galicia, Bretaña, Castilla, Cádiz, Puerto de Santa María y Sanlúcar. Sin embargo, no hay una mención específica a los vascos, cuya presencia en la isla, al menos como transportistas, era bastante importante, y que, sin duda, están englobados en «Castilla». No tenemos más datos ni cifras sobre las importaciones de pescado gallego, pero debían de ser importantes: Galicia aparece con el monopolio de la sardina, aunque comparte con Portugal los mercados del congrio y la merluza. No se sabe nada más sobre el vino y las mantas que se sacaban, aparte de esta información de carácter general. El comercio mallorquín con Galicia parece ser de carácter bastante secundario; no se sabe si se planteó allí la cuestión de las sacas de metal precioso por parte de los gallegos, como en Barcelona. Tratándose de una isla, más dependiente del suministro que los territorios peninsulares, es posible que hayan hecho más concesiones, o que los cargamentos de vino que se sacaban fuesen suficientes para no plantear problemas en este sentido.

Los mercaderes mallorquines realizan al menos parte de su comercio con Galicia a través de Valencia, en cuyo ámbito mercantil están fuertemente involucrados. Tal vez la isla no tenía mucha variedad de artículos que ofrecerles; el caso es que desde ella se aseguraban en dirección a los puertos gallegos artículos peninsulares, como vino de Murviedro y paños vendidos en Valencia (263), y mercaderías de la línea Valencia-Flandes, enviadas en transportistas gallegos (264).

---

(259) Demasiado numerosos y muy repetitivos los asientos, citamos, por hacer una selección expresiva, la partida que Johan Giralt saca para Galicia en 1383: 18 docenas de navajas, 3 docenas de tijeras, 700 agujas de coser, 500 peines, 3 gruesas de botones de latón, 4 docenas de anillos de latón (ARV. MR-3,40); 3.000 anzuelos sacados por Fernando Alfonso (*ibid.* 37 v.); media gruesa de cascabeles sacados en 1393 por Martín de Santiago (MR-11,526) que en 1401 vuelve a sacar otro lote de quincallería (MR-20,49); en 1396 Pero Fernández de Santiago saca 22 docenas de navajas, 3.000 alfileres, 4 docenas de navajas barberas, 4 docenas de tijeras pequeñas, 4 docenas de lancetas de barbero (MR-14,48). En 1397 Domingo García (de Muros?) saca 2 bacines de latón, 3.000 agujas de coser, 2.000 alfileres, 100 dedales, 5 libras de alambre de hierro y otras cantidades pequeñas de hilo de estaño y latón (MR-15,26 v.).

(260) V. para todas estas exportaciones, ARV. *Coses Vedades, passim.*

(261) V. cuadros adjuntos.

(262) AHM. *Códices*-108, f. 176 v. y 162-185.

(263) En 1432 Daniel Cha, de Mallorca, en nombre de mercaderes de Valencia y Barcelona, asegura 150 botas de vino de Murviedro (cargado en Mallorca) y 10 balas de paños *bruxellats* y medianos (cargados en Valencia) con destino a Galicia en una nave vizcaína (AHM. Not. A. Contestí, 2460, f. 260 v.).

(264) En 1422 se asegura un cargamento de grana, llevado de Valencia a Flandes en la nao de Gomes Pita de La Coruña (*Ibid.*, 2469, f. 196 v.).

PLOMO - EXPORTACIONES A GALICIA DESDE VALENCIA

Año	Cantidad	Destino
1392	8 quintales	«Castilla»
1393	2 q. 1 a. 26 lb.	«Castilla» (Noya)
	3 q. 2 a.	Coruña
1396	6 q. 2 a.	Galicia (Pontevedra)
	11 q. 2 a. 27 lb.	Noya
	2 q.	Muros
	28 q.	Pontevedra
	15 q. 15 lb.	Galicia (Muros)
	6 q. 15 lb.	Galicia
	4 q. 1 a.	Galicia
1397	1 q.	Muros
	5 q.	Muros
	7 q.	Muros
	1 q. 21 lb.	Muros
1399	2 q.	Pontevedra
	2 q. 4 lb.	«Castilla» (Pontevedra)
1402	4 q.	Galicia
	10 a. 41 lb.	Galicia
1403	2 a.	Galicia (Noya)
	2 a. 12 lb.	Noya
	3 q. 3 a.	Galicia
1407	3 a.	Noya
	10 a.	Coruña
1408	1 q.	Galicia
	6 q.	Galicia
	2 q. 1 a. 4 lb.	Pontevedra
1409	2 q.	Noya
	2 a.	Noya
	1 q.	Noya
1410	4 q.	Noya
	3 q.	Noya
	8 q.	Santiago?
	12 q.	Santiago?
	4 q.	Galicia
	8 q.	Santiago?
	40 lb.	Coruña
	1 q. 20 lb.	Coruña
	4 q. 2 a.	Galicia (Coruña?)
1411	10 q. 2½ a.	Muros
	2 q.	Galicia (Noya)
1412	6 q.	Galicia (Noya)
	2 q.	Coruña

Año	Cantidad	Destino
1413	5 q.	Galicia (Noya?)
	10 q.	Galicia (Noya?)
	8 q.	Galicia
1414	6 q.	Galicia
	6 q.	Galicia (Bayona?)
1415	6 q.	Noya
1422	1 a.	Noya
	1 q.	Galicia
	1 q.	Galicia (Coruña)
	22 q. 9 lb.	Noya (y Santiago?)
	6 q.	Galicia (Noya)
	1 q.	Galicia (Noya)
	33 lb.	Galicia (Noya)
1428	3 q. 2 a.	Galicia (Coruña)
	3 q.	Galicia (Coruña?)
	7 q. 1 a.	Galicia (Coruña?)
	24 q. 3 a. 26 lb.	Galicia (Coruña?)
	5 q.	Galicia (Coruña?)
	2 a.	Galicia

Fuente: ARV. Coses Vedades, *passim*.

EXPORTACIONES DE ESTAÑO

1397	«7 lb. fulla d'estany»	Galicia
1399	1 q.	(Pontevedra)
1402	1 q.	Galicia
1413	4 q.	Galicia (Noya?)
1428	«40 lb. stany obrat»	Galicia

EXPORTACIONES DE COBRE

1396	2 q.	Pontevedra
1402	11 q. 1 a. 23 lb.	Galicia
	3 q.	Galicia (Santiago?)
1410	1 a.	Galicia
	34½ lb. (1 pan)	Galicia (Noya)
	2 q.	Galicia (Noya)
	3 q. 1 a. 6 lb.	Galicia (Santiago, vía Noya)
	12 q.	Galicia (Santiago)
1411	5 q.	Galicia (Noya?)
	1 q.	Galicia (Noya)
1412	6 q. en panes	Galicia (Coruña)
	9 q. 1 a. en costales	Galicia (Coruña)
1413	2 q.	Galicia (Noya)
	9 q. 3 a.	Galicia (Noya)
1428	6 q. 3 a.	Galicia

Fuente: ARV. Coses Vedades, *passim*.

*** La redistribución**

Las funciones de redistribución tanto entre Poniente y Levante como dentro del área mediterránea parecen tener una importancia muy secundaria. Entre un área y otra, el viaje de ida se hacía con el buque cargado hasta los topes de pescado y cueros, las mercancías que daban su sentido al desplazamiento. Se revendían ocasionalmente algunos artículos de relleno: hierro vizcaíno (265), mercería adquirida originariamente en Flandes o Francia (266), paños de diversas procedencias (267), latón, resinas navales (268), que llegaban casi siempre en navíos de La Coruña, menos especializados en pescado que los de las Rías Bajas. El paso por los puertos andaluces permitía completar carga algunas veces con pescado de la zona (269), otras con artículos valiosos y que no ocupaban demasiado espacio a bordo: esclavos moros y seda, hilada y en bruto (270).

Dentro del Mediterráneo, y al hilo de sus viajes de transporte, tampoco esta actividad parece muy importante. Es cierto que, como vimos en otra parte, en la mayoría de las cartas de fletamento se reserva no sólo la pacotilla, sino en ocasiones parte del espacio de estiba para las mercancías particulares de la tripulación y mercaderes de a bordo. Sin embargo, a la hora de examinar esta realidad en los registros, vemos que, de vuelta de Sicilia con trigo, el patrón efectivamente ha cogido algo; en un viaje a Génova con arroz, algunos de los de a bordo lo llevan también, y así sucesivamente; pero no podemos decir que los gallegos desempeñen un papel activo, original ni significativo en la llegada de determinados productos a los puertos mediterráneos, un papel como el que tienen, por ejemplo, en el suministro de productos andaluces a Inglaterra. A veces, por necesidad de cubrir gastos imprevistos o por una oportunidad inesperada, realizan un pequeño comercio a corta distancia, como hacen Johan Lorenço y J. do Barro en 1491, embarcados en una nave de Muros que hace un breve desplazamiento de Valencia a Denia para guarecerse del mal tiempo, y que vuelven con tres paquetes de añil que descargan para vender en la ciudad (271).

Es probable, aunque difícil de ver en detalle, que el viaje de retorno fuese más interesante en ese sentido, sobre todo de cara a unos intercambios con Portugal. En otra parte (272) vimos cómo bastantes gallegos vendían parte de las cosas vedadas que sacaban de Valencia en este país, y probablemente una cantidad proporcional de mercancías permitidas.

---

(265) En 1488 se descarga en Valencia de la nave de Afonso do Outeiro de La Coruña (18½ quintales) y de la de Johan de Bergantiños, del mismo puerto (24 q.) (PEATGE, 148, 169).

(266) De la nao de Afonso do Outeiro, viaje citado. Vasco da Pratería descarga 4 cajas y una cajita de «mersería» y 6 arrobas de latón (*Ibid.*, 147).

(267) Que nunca se indican. Las «frisas» y «bernias» que llevan pueden proceder de cualquier país del Atlántico Norte, o incluso ser de fabricación castellana (*Ibid.*, 280, 281, 343).

(268) En navíos de La Coruña, latón y «llauna raspada»; en 1494, el piloto de una nao de Muros descarga dos panes de resina que «vé de Ponent; no paga res» (*Ibid.*, 147, 163, 257).

(269) En 1500, Bertolameu Messias, de Pontevedra, lleva una pipa de bonito, y en un barco de Muros llegan 24 barriletes de anchoa (*Ibid.*, 333).

(270) Johan Barallobre, de Coruña, lleva una esclava en 1488. Pero Sanches, patrón de una nave coruñesa, lleva en 1500 varios esclavos moros y seda, para los gastos del *guiatge* (*Ibid.*, 170, 336).

(271) PEATGE, 224.

(272) V. *supra*, cap. III, 1), especialmente cuadro.

*** El elemento humano**

Es obvio señalar que todas las relaciones de negocios que los gallegos se hicieron en la Corona de Aragón lo fueron en torno a sus importaciones de pescado. Pero de esta actividad, teniendo en cuenta el polifacetismo del mercader medieval, se pasó a las compraventas secundarias y a las operaciones de transporte, realizadas al servicio de estas mismas personas o por sus oficios intermedios.

El tipo de mercader catalanoaragonés que trafica en pescado pertenece a un estrato medio, no especializado, en el que no se encuentran los personajes del gran comercio, sino gente con unos intereses muy diversificados pero con un radio de acción aparentemente limitado. Se han podido localizar a algunos de estos hombres cuyas relaciones con los gallegos son algo más sólido que un negocio pasajero: Joan Bertran, de Barcelona, que entre 1439 y 1450 recibe pescado de Galicia y se desplaza incluso a comprarlo; en 1450, con otros dos, fleta la nave de Lorenço Eanes Fiel y la subfleta a varias personas sucesivamente (273). Los hermanos Bernat y Esteve Bonet, de Barcelona, reciben regularmente buques gallegos con pescado entre 1440 y 1463, tienen un agente en Galicia en 1447, mantienen relaciones seguidas con mercaderes de Santiago, documentadas a partir de los años 60, pero que se remontan a 1448. Al mismo tiempo, emplean estos mismos buques en rutas de transporte de trigo a Pisa y al Sur de Francia y de sal de Ibiza, aparte de un viaje a Génova, todo esto en los años 40; más tarde, cuando la guerra civil, los emplearán activamente en el suministro de trigo a la ciudad. Esteve es propietario de parte de una nave de Pontevedra, y se asocia en exportaciones de vino con mercaderes gallegos, en los años 60 (274). Pere Viner, entre 1440 y 1442, usa barcos gallegos que llegan con pescado para transportar trigo; en una ocasión vemos cómo la nave de Roy Gonçalves de Pontevedra, recién llegada con un cargamento de pescado consignado a él, es fletada para uno de estos viajes por un empleado suyo (275). Por lo que respecta a los de Valencia, Onofre Pallejà envía vino a Galicia en 1481; en 1488 usa la nao de Pero Gomes de Noya para traer mercancías de Caller, y en 1494 recibe mercancía de Aigues-Mortes en la de Gomes Ares (276). Bertomeu Pinos recibe asiduamente de Galicia cargamentos de todo tipo: pescado, cueros, hierro, mercería... y en una ocasión al menos usa la nao de Pero de Gosende para coger trigo en Aigues-Mortes (277). Lo mismo sucede con Antoni Viana (1488-94) y Luis García (1494-1513) que combinan la recepción de mercancías de Galicia con el transporte de trigo; Luis García, concretamente, tiene una larga y estrecha relación comercial con el mercader pontevedrés Gomes Crú (278).

Aparte de estos mercaderes profesionales, otras gentes de actividades muy diversas tienen relación con el comercio de los gallegos. En primer lugar, los corredores, ya sean

(273) AHCB. *Lletres Closes* VI-6, 75 v.; Not., *Nòlits* IX-10 (escr. 13 y 31/8/1450); ACA, *Ancoratges*, 20/2/1446.

(274) ACA. *Ancoratges*, 1/3 y 28/7/1440, 23/2, 30/4 y 7/11/1442, 18/2/1446, 30/4 y 8/6/1447; CARRERE, *Barcelone...*, 558 n. 4; AHPB. B. Masons Minor, *4.º manual*, f. 4 v.; *5.º manual*, ff. 24 v.-27, 59-59 v., 65 v.-66 v., 69-69 v.

(275) AHPB. A. Vilanova, *1.º lib. sec.*, ff. 22, 34 v., 40 v., 42, 45 v.; ACA, *Ancoratges*, 5/3/1441; AHCB. *Lletres Closes* VI-8, 130 v.-132 v.

(276) AHPB. N. G. Gili, *1.º lib. sec.*, f. 169; PEATGE, 150, 273.

(277) PEATGE, asientos del año 1488, *passim* y esp. p. 127 v.

(278) PEATGE, pp. 130 ss., 189 ss., 239 ss., 275, 276, 295, 311 ss., 323, 333, 346, 349; AHUS. Not. Gomes de Barral, Prot. 1510-12, 12/11/1512.

de orella dedicados al mercado de fletes o especializados en el comercio de pescado y cueros: en Barcelona, Francesch Ferrer, que a 13/3/1450 pasa una comenda al mercader vigués Gonçalo Perez, para llevar en la nave de Gonçalo Vidal de Bayona (279) y March Soler que desempeña además funciones de hospedaje de mercaderes y marinos gallegos (280). En Valencia, Juliá de Ana trabaja con ellos por lo menos entre 1488 y 1500, haciéndose fiador de las partidas de pescado y de la totalidad de varios buques entrantes (281); Leonart March, que en 1459 sale fiador de la nao de Gonçalo Salgado y varias partidas de pescado, hierro y cueros (282); Miquel Serra, que entre 1491 y 1500 es fiador de partidas llegadas en las naves de Estebo Rodrigues de Muros, Estebo de Ponte, Bertolameu Messias, Johan Afonso, de Pontevedra, y Johan Afonso de Cangas (283); Miquel Sola, fiador en 1494 de una partida en la nao de Johan Xexo de Cangas (284) y Pasqual Valero, que en 1411 se obliga por Johan dos Santos, de Muros, que tiene que prestar caución para llevarse a Galicia más de 10 quintales de plomo (285). Junto con los corredores, otros oficios de las Lonjas, como el apuntador de la de Valencia, Mestre Pedro Sastre, que en 1459 presta fianza por dos partidas de cueros, pieles y pescado llegadas en la nao de Gonçalvo Rodrigues de Noya (286).

Tenían además contactos con otras profesiones y oficios relacionados más o menos directamente con las materias y artículos que importaban o exportaban: taberneros y hosteleros, que compran pescado para servir en sus establecimientos, y que pueden actuar como vendedores directos o intermediarios oficiosos para compras de vino; hay entre ellos una cierta proporción de gentes de origen gallego, castellano o portugués: un Johan Alfonso, «Ostaler al Grau» de Valencia, que en 1428 se obliga por el patrón Martín García que tiene que prestar caución por una pasajera (287); Johan García, «ostaller deles menseres» en el Grao, consignatario, en 1459, de una partida de merluza y congrio llevada por Ares García (288); Fernando Peres, del «Ostal de la Nau» de Valencia, fiador de una partida de pescado de Fernán Gomes, llegada en la nao de Johan Lopes de Muros (289) y Johan Rabinat, tabernero de Barcelona, que a 26/2/1497 compra y hace asegurar una partida de pescado salado cargada en Galicia por Agustí Puig Janer (290). Artesanos del cuero y de la piel: zapateros, chapineros, vaineros de espadas, correeros, y del ramo de curtidos: *assahonadors, blanquers,* etc. Entre ellos, Johan d'Aries, *tapiner* de Valencia, que se hace fiador de varias partidas de pescado en 1459, de las naves de Gonçalo Salgado y G. Rodrigues de Noya, y Johan Rodrigues o Pancho de Pontevedra (291); Llorenç Ferrer, *bayner* de Barcelona, a quien, en 1394, Johan Gonçalves de La Coruña, marinero residente en Barcelona, cede en alquiler una

(279) AHPB. A. Vilanova, *Man. commendarum 1439-69*, f. 51 v.
(280) AHPB. B. Masons Minor, *5.º man.*, ff. 72-73.
(281) PEATGE, pp. 129-349, *passim.*
(282) *Ibid.*, pp. 101-105.
(283) PEATGE, p. 224, 300 ss., 310, 315.
(284) *Ibid.*, 249.
(285) ARV. B-248, ff. 44 v.-45.
(286) PEATGE, 109.
(287) ARV. B-264, ff. 187 v.-188.
(288) PEATGE, p. 95.
(289) *Ibid.*, 97.
(290) AHPB. P. Triter, *Lib. 8.º de seg.*, ff. 31-31 v.
(291) PEATGE, 104, 107, 119.

esclava tártara por año y medio (292); Johan Gallego, zapatero de Valencia, que en 1451 sale fiador de varias partidas de pescado y cuero llegadas en el ballener de Pero Fariña de Pontevedra (293); Pere Mercer, *correger* de Valencia, que en 1415 carga mercancía para Sevilla en la nao de Roy Gonçales de La Coruña (294); Gonçalvo Português, un zapatero oriundo de S. João da Pesqueira y avecindado en Valencia desde 1448. Establecido en el Grao, trata con gallegos y portugueses. En 1451 es fiador de una partida de pescado llevada por Roy da Nogueira, de Pontevedra, y del patrón Diogo Gonçales, de una carabela de Viana do Castelo (295). Tomás Rubio, *assahonador* de Valencia, que en 1488 es fiador de unas mercancías de la nao de J. Conde de Muros (296), y Antoni Verdaguer, *blanquer* de Barcelona que compra cueros gallegos en 1447, para uso profesional (297). El hecho de que muchos de estos hombres aparezcan haciendo de avales de los gallegos en asuntos que no tienen mucho que ver con su profesión, como son las descargas de pescado, muestra su trato regular y su buena disposición a responsabilizarse por sus proveedores de cueros en otros aspectos de sus actividades.

La importación de piezas de tonelería por los propios gallegos, y el considerable trasiego e intercambio de envases vacíos derivado de su comercio, hacía que los toneleros, los *boters*, estuvieran también en estrecha relación con ellos. Son varios los que encontramos, en Valencia y en el Grao, no sólo haciendo de fiadores, sino comprando pescado y cargando ocasionalmente en naves gallegas: Bernat Alià, Joan Bonfill, Mestre Antoni Soriano, Antoni Sart, Joan Terres, activos en la segunda mitad del XV (298).

Pescaderos y carniceros tienen un puesto importante entre los clientes de los gallegos. Conocemos especialmente a los de Valencia, parte de los cuales parecen ser oriundos de Castilla y Portugal: Gonçalvo Ferrandez, «congrer e tonyiner al mercat», que en 1432 se obliga por el patrón gallego Vasco Pardo, por una caución que éste tiene que prestar por una pasajera (299); Andreu Gaço, «menor de dies, al mercat», seguramente hijo de un Bertomeu Gaço que tiene también trato con gallegos: en 1426 envía mercancías a Sicilia en la nao de Rodrigo de Liñeiro de Muros, y se obliga por una caución de éste (300); Bernat Gil, de la pescadería, que en 1459 es fiador de varias partidas de pescado en las naves de Jácome Lopes de Muros y Gonçalvo Rodrigues de Noya (301); Tomás de León, consignatario de una partida de sardina del barco de Johan de Anido de Muros en 1500 (302) y Domingo Yañez, portugués avecindado, que utiliza la nave de Pero Vidal de Pontevedra para enviar mercancías a Portugal (303), ambos con puestos «al mercat»; en la «tira de la sardina», Johan y Leonor Martí, y Jaume Olies,

(292) AHPB. B. Nadal, *Manual 11/1393-6/1394*, ff. 64 v.-65.
(293) PEATGE, 59 ss.
(294) ARV. B-253, 338 v., 352 v.
(295) AM Valencia, *Libres avehinament*, cit. PILES ROS, L., *Actividad y problemas comerciales de Valencia en el Cuatrocientos*, «Actas VI Congr. H.ª C. de Aragón», p. 422; PEATGE, pp 67, 81.
(296) PEATGE, 143.
(297) AHPB. A. Vilanova, *18.º manual*, f. 53 v.
(298) PEATGE, pp. 114, 137, 140, 191, 195, 259.
(299) ARV. B-269, 74 v.-75.
(300) ARV. B-262, 25 v., 28 v.-29.
(301) PEATGE, 97 ss., 110.
(302) *Ibid.*, 348; ARV. B-251, 357.
(303) ARV. B-251, 357.

consignatarios y fiadores de partidas de pescado y cueros llegadas de Pontevedra y Muros (304) y Pere Roig, «a la carneseria del mercat», que recibe un fardel de congrio (305). El carnicero Pere Lastis, de Barcelona, parece dedicarse al comercio de pescado a una escala bastante importante. En octubre de 1497, en la temporada de contratación, hace asegurar en 90 ducados un cargamento de pescado comprado en Galicia; en 1502 paga el ancoratge del ballener de Lopo de Vallo, llegado de La Coruña con pescado, y en 1503 se hace fiador del barco de Gonçalo Alvares, de Noya (306).

Entre los demás profesionales que intercambian bienes y servicios con los mercaderes gallegos están los tenderos, especieros, tejedores de mantas, esparteros, caldereros, arrieros, cambiadores y un solo marinero, de Valencia (307). Es interesante observar dos aspectos de estas relaciones de negocios que se sostienen con los mercados aragoneses. Uno de ellos es el limitado número de profesionales con las que tienen contacto, prácticamente todas ellas relacionadas con los productos que compran o venden; otro es la escasísima relación entre los hombres de mar gallegos y sus colegas mediterráneos. No es infrecuente, a lo largo de las fuentes que he examinado, encontrar marineros y patrones de diversas nacionalidades en relaciones de negocios, de apoyo mutuo, de intercambios de cualquier tipo. Los gallegos, al menos en Barcelona y Valencia, parecen restringir sus contactos al mundo de los mercaderes de pescado, fletadores, clientes y proveedores. Tampoco se observa apenas colaboración entre ellos y los otros castellanos que frecuentan estos puertos, en sus actividades en tierra.

*** El comercio con los otros territorios de la Corona**

Nápoles

El estudio del comercio napolitano en general se resiente de las graves carencias documentales debidas a las destrucciones de la guerra; pero lo que se sabe es que Nápoles era sobre todo una plaza importadora, a donde se iba fundamentalmente a vender. Tenía muy poco comercio directo con Castilla, y entre los principales artículos que los gallegos podían vender allí estaban los paños, con fuertes importaciones de ingleses y flamencos, y los cueros (308).

En el período 1421-1443, mientras duraron los esfuerzos de conquista de Alfonso V, hubo muy poco tráfico catalán, y los únicos gallegos que van por allí son los transportistas, principalmente desde Valencia. En este período, los que hayan comerciado con Nápoles lo habrán hecho directamente y por su cuenta, sin entrar en los circuitos del comercio catalán.

En 1436 ó 37 Johan de Santa Marta, de La Coruña, se dirige allí con un salvoconducto del rey de Aragón (Alfonso V está cercando la ciudad desde su cuartel general de Gaeta), con «una sua nau mercadejant, ab sos aparells e armes e vitualles, e ab

(304) PEATGE, 253, 257, 349.

(305) *Ibid.*, 96.

(306) AHPB, P. Triter, *Lib. 8.º seg.*, f. 77; ACA, *Ancoratges*, 3/12/1502 y 3/2/1503.

(307) Demasiado numerosos y monótonos para citar en detalle, se encuentran en su mayoría en las series de *Peatge* y *Coses Vedades* del ARV., y en algunas escrituras de notarios barceloneses, en las mismas funciones y capacidades que todos los anteriores.

(308) CARRERE, *Barcelona*, II, 64, 100. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans*, pp. 160-188.

moneda d'or e plata, draps e joyes, vestits e altres bens e mercaderies... qui valien grans quantitats de dobles (309)». El salvoconducto no le librará de ser apresado por galeras barcelonesas. Este tráfico no responde en absoluto al patrón típico de los mercaderes de pescado; tampoco es transporte, ya que las mercancías eran de su propiedad. Se trata con toda seguridad de un comercio de redistribución de esas mercancías de lujo que Nápoles importaba.

Un fragmento de registro aduanero recuperado en el Archivio di Stato, y que Del Treppo ha datado Octubre/Noviembre de 1457 (310), nos muestra, en esos meses, un solo navío castellano: la carabela de un «Blasco Bonera» que no es difícil identificar con el pontevedrés Vasco Borreiro, a cuyo bordo van los mercaderes «Juan Peres», «Indico Spagnolo», «Lupo di Avila» y Pero de Vizcaya; parte del cargamento al menos son lanzas (311).

Pero el intercambio de mercancías con Nápoles debía de ser muy flojo, por más que algunos pasasen por allí a escala hacia otros puntos. En 1458 la carabela de Johan Pascual, un patrón coruñés que en esas fechas lleva ya muchos años por el Mediterráneo en las rutas del trigo, en tránsito desde Port-de-Bouc con trigo, es detenida, y parte del cargamento confiscado por las autoridades de la ciudad, que tienen problemas de suministro (312). Algo de pescado se vendía: en 1463, Pero Rodeiro y Gonçalo Peres hacen un viaje de carácter puramente comercial, ellos y otros mercaderes de a bordo, llevando sardina a Roma y Nápoles (313); pero desde luego este puerto, por lo que sabemos, no ocupa un lugar importante entre las plazas que abastecen.

Los mercaderes napolitanos se servían ocasionalmente de los buques gallegos para trabajos de transporte; pero los datos que tenemos no informan de si el puerto napolitano llegó a ser alguna vez una base de operaciones para ellos, ya que se trata de viajes entre otros puntos (314). Son totalmente insólitas las relaciones directas con Galicia, y el caso, ya mencionado en otra parte, de la nave de los hermanos Dell'Aquila (315) parece deberse a una arribada ocasional.

Sicilia

Tampoco hay indicios de un comercio mínimamente activo con esta isla, a donde, si es cierto que los gallegos están yendo continuamente, lo hacen sobre todo como cargadores de trigo hacia Génova o Aragón. Ninguna de las fechas de sus viajes coinciden con la temporada de venta de pescado; los más tempranos llegarán allí bien pasado el mes de Abril, y son una minoría: predomina el viaje estival. Incluso, viendo los detalles de cargamento de algunos buques que regresan, no se observa el menor interés de mercaderes o tripulantes por traer de vuelta mercancías sicilianas. El único caso en que esto sucede es la típica excepción que confirma la regla: en 1494 vuelve de allí, a Valencia, la nao de Johan de Bandín; de los gallegos de a bordo, solamente el patrón

(309) AHCB. *Lletres Closes*, VI-7, 11 v.
(310) ASN. Museo, Armario A, Cédulas de Tesorería (sign. provisional), cit. DEL TREPPO, *Op. cit.*, pp. 195-197.
(311) DEL TREPPO, *Op. cit.*, pp. 198 n. 258, 204.
(312) AHPB. A. Vilanova, *Lib. 4.º secur.*, seguro de 28/3/1458.
(313) AHPB. B. Masons Minor, *5.º manual*, f. 60 v.
(314) AHCB. Not. *Nòlits* IX-11.
(315) AGS-RGS-VIII-1486, 50. V. el cap. I de esta segunda parte.

y su piloto han cogido algo. El patrón, cinco sacos de trigo, por los que no paga al declarar que son una compra personal, y que van consignados ¿como regalo? a la mujer de «Mestre Ramon», tal vez un Mestre Ramon Prats con quien tiene unas relaciones comerciales muy seguidas en Valencia. El piloto saca 28 cofres o baúles «vals» (?), consignados al patrón (316), y que pasan como mercancía. En los otros retornos de Sicilia no descargan absolutamente nada; deben de negociar todo el espacio de carga para el transporte.

Los servicios de transporte a los sicilianos están solapados por los viajes que se hacen a la isla desde otros puntos (317). Como en el caso de Nápoles, no hay información sobre las rutas propiamente sicilianas con otras partes del Mediterráneo.

En Sicilia, indudablemente, se necesitaba el pescado seco como en otros países del área; pero parece que la sardina que llegaba hasta ellos era redistribuida desde Barcelona (318).

Cerdeña

Pese a lo decepcionantes que resultan los registros de las aduanas y salinas sardas para evaluar el papel de los castellanos en el transporte de sal, aunque nos indiquen su temprana presencia (319), lo cierto es que los viajes a Cerdeña de los gallegos, ya en pleno siglo XV, eran muy frecuentes aunque, como vimos (320), sobre todo en calidad de transportistas, siendo típica y muy trillada la ruta triangular Valencia-Caller-Sicilia.

Es poco probable que, pese a estos viajes, tuviesen muchos intereses comerciales en la isla. Sabemos lo que eran los cargaderos mediterráneos de sal, trigo y vino: unos lugares casi despoblados, con unas instalaciones portuarias mínimas, los almacenes y un estricto control burocrático y militar. Las naves tenían allí largas esperas y, aunque

(316) PEATGE, p. 266.

(317) En 1426, el mercader siciliano Simone Taddea carga en Valencia en la nave de Gonçalo Salgado (ARV. B-262, 192 v.).

(318) La envía, como a Cerdeña (v. *infra*), el mercader barcelonés Gaspar Muntmany, en 1459 (AHPB. A. Vilanova, *Lib. 4.º secur.*, 12/12/1459, cit. DEL TREPPO, *Els mercaders...*, 150, n. 71).

(319) «Tra coloro che frequentarono la Sardegna, allo scopo di commerciare il sal, comparvero di quando in quando mercanti ed armatori castigliani e biscaglini. Nel complesso la loro partecipazione si mantenne in limite più che modesti, com'è naturale da parte di un ceto mercantile che non aveva avuto, in passato, numerose occasioni di contatto col mercato sardo ed inoltre, nel campo specifico della produzione del sale, poteva vantare delle risorse naturali proprie [¡!]. D'altro canto, non si può dimenticare che, nella seconda metà del XIV secolo, questi rapporti dovettero essere resi particolarmente difficili, quando non furono interrotti del tutto, dalla lunga guerra combattuta fra Aragona e Castiglia.

Possiamo precisare che la massima affluenza si registra fra il 1355 ed il 1360... su 6 bastimenti diversi, tutti di Castella. Bisogna poi arrivare al 1382 per registrare due carichi isolati... di una *nau* sivigliana e... di una *nau* biscaglina, di Santander (*sic*); ed ancora al 1389 per registrare un ulteriore carico... da parte di una cocca di Siviglia.

È opportuno precisare che anche nel generale movimento doganale di Cagliari, per tutta la seconda metà del secolo XIV, i Castigliani compaiono molto sporadicamente, come mercanti e vettori di drappi e mercanzie varie». (MANCA, Ciro, *Aspetti dell'espansione economica Catalano-Aragonese nel Mediterraneo Occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, 1966, pp. 248-249).

V. también BAUTIER, R.-H., *Le sel de Sardaigne et l'activité portuaire de Cagliari*, en *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, pp. 203-205.

(320) V. *supra* el apartado dedicado a las rutas de transporte.

a veces esto permitiese a la gente de a bordo desplazarse por tierra a poblaciones cercanas más activas, generalmente este periodo de cargazón, al mismo tiempo muy reglamentado y muy sujeto a imprevistos, hacía deseable mantener junta a toda la tripulación.

En un asiento del peatge de Valencia de 12/5/1488, una nave de Noya entra procedente de Caller, con un cargamento compuesto casi únicamente de quesos sardos y fideos. Sólo cinco gallegos de a bordo, entre ellos el contramaestre y el patrón, han cogido algo: estos últimos, 9 y 7 cahíces de trigo, respectivamente, que se descargan para vender; los otros tres, 40, 18 y 7 sartas de los famosos quesos sardos (que los otros cargadores llevan a cientos) y pequeñas cantidades de fideos (321).

No tengo noticias de que lleven allí pescado. La mayoría de los viajes registrados están totalmente fuera de las fechas de venta. Por otra parte, tenemos noticias de reexportación desde Barcelona a cargo de catalanes. En Enero de 1457 y 1458, Gaspar Muntmany envía sardina a Alguer en galeras (322). Puede que en fechas más tempranas este comercio estuviera en manos de gallegos, o al menos castellanos, que posteriormente lo abandonaron. Ya en 1409-10, dos mercaderes castellanos, Alfonso y Johan Gallego, establecidos en Alguer, dirigen un tráfico triangular Barcelona-Caller-Marsella, uno de cuyos vértices es el pescado recibido de Barcelona (323), y en 1428 un tal Sancho Martínez vende en Caller sardina por valor de 28 libras (324).

Volviendo a los Gallego y su tráfico: estos hombres, de origen gallego más o menos remoto, importan vino de Marsella; en el tornaviaje, con los barriles vacíos, envían quesos sardos (325). Puede ser interesante intentar relacionarlos con esos mercaderes gallegos de Marsella —Vasco Gomes, Afonso Viciño— activos en esos años y de los que trataremos en otra parte (326). En 1463 hay también en Caller un mercader, morador en la ciudad, llamado Alvaro Gallego (327).

Pero la ruta de Cerdeña, pese a esos García de La Coruña y Johan Xexo que llegan de allí a Barcelona en 1442 y 1446 (328) significa para los gallegos, ante todo, transporte, y no comercio directo (329). Tras la interrupción de esos viajes en las décadas

(321) PEATGE, pp. 150-156.

(322) AHPB. A. Vilanova, *3.º lib. sec.*, 18/1/1457, f. 143 v., y *4.º lib. sec.*, 28/1/1458, f. 33, Muntmany es uno de los mercaderes barceloneses que no emplea transportistas castellanos si puede evitarlo, y realiza sus exportaciones en naves de Barcelona.

(323) ACA. R. P., *Aduanas Sardas*, 2126, 13/5/1409: «Item rebè lo dit duaner del dit Johan Gallego per duana de I costal de marlussa la qual spatxà per V llrs. Paga a rahò de IIII diners per lliura... I s. VIIII».

(324) ACA. R. P., *Aduanas Sardas*, 2144, 26/2/1428.

(325) *Ibid.*, 2126, *passim*. El transporte se efectúa en embarcaciones sardas y marsellesas.

(326) V. *infra*, apartado dedicado a Provenza y Languedoc.

(327) AS. Cagliari, *Atti Durante*, cit. LODDO-CANEPA, Francesco, *Stato economico e demografico di Cagliari allo spirare del dominio aragonese in rapporto all'attività commerciale mediterranea*. «Actas VI Congr. H.ª C. de Aragón», p. 589.

(328) ACA. *Ancoratges*, 15/3/1443, 26/10/1446. C. Carrère (*Le droit d'ancrage*, 122) presenta a Johan Xexo como navarro; pero es seguramente uno de los Xexo de Pontevedra y Cangas dedicados a la navegación y al comercio de sardina (Cf. PEATGE, *passim*).

(329) «La Sardaigne reste beaucoup plus un domaine reservé aux Catalans, qui n'y recontrent que la concurrence des Navarrais et Galiciens, et à une bien moins grande échelle qu'en Sicile. Le trafic qu'elle alimente, en effet, n'est pas de nature à attirer dans ses ports les gros entrepreneurs maritimes ... les *tramps* l'ignorent, et ce sont des *liners* qui la relient à la capitale catalane» (CARRERE, *Le droit d'ancrage*..., 122).

anteriores a 1480, los encontramos de nuevo sobre ella, esta vez desde Barcelona y como transportistas de vinos del Priorato y de Mallorca (330).

f) *El retorno de 1480*

A partir de esta fecha, se opera una reaparición, y el comercio vuelve a ser pasablemente activo, al parecer en buenas condiciones para los gallegos: el empobrecimiento de Cataluña y la unión dinástica con Castilla habían hecho caer muchas barreras (331).

Las relaciones entre gallegos y catalanoaragoneses, tanto en los intercambios comerciales como en los transportes, iban a reanudarse sobre nuevas bases. El carácter individualista, con ribetes aventureros, que tenían las expediciones anuales del período anterior, se va apagando a favor de un clima comercial que, por primera vez, sugiere unos auténticos vínculos económicos entre Galicia y los reinos aragoneses.

En primer lugar, llama la atención el papel activo que catalanes y valencianos van a asumir en el comercio con Galicia. No sólo por la presencia en los puertos de las Rías Bajas de factores comprando y cargando pescado, hierro y cueros (332) y que aparecen, numerosos, como titulares de las partidas de mercancía que vemos descargar de los buques gallegos (333); también llegan a desplazarse a Galicia en sus propios navíos, tratando de ampliar una capacidad de transporte que ya se muestra deficitaria: en 1494, el mercader valenciano Antoni Barceló va con su nave a la zona de Noya-Muros, y es de los primeros de la campaña en entrar en Valencia, con carga de valencianos y gallegos (334); también entra en Barcelona, procedente de Galicia y formando parte de la flota del pescado, el ballener del barcelonés Guillem Ferrer, en 1498 (335).

Estas mercancías empiezan a entrar en los circuitos de las finanzas y a ser objeto de especulación en los seguros. Habida cuenta de la modestia de sus artículos, en el

(330) En 1496, Johan de Bandín fletado por Franz Ferber desde Barcelona, hace un viaje en Febrero con el itinerario Salou - Caller - Civitavecchia - Mallorca - Salou. Lleva vino y otras mercancías, volviendo con fideos y quesos (AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.*, ff. 120 v.-127 (varios seguros) y 170 ss.). Las fechas eran también propicias a llevar sardina; pero el buque está probablemente sujeto a un contrato global, como prolongación del que se conserva entre Bandín y Ferber para un viaje de similares características hecho el año anterior (AHCB. Not. *Nòlits* IX-11). Hacia 1500, el *Bon Jhesus* de Bontevedra, de Goterre Falcón, es fletado en Barcelona por el mercader napolitano Colantonio para un viaje a Mallorca, Alguer y Caller (AHCB. Not. *Nòlits*, IX-11, s/fecha); en 1502 un Johan «Farera» llega a Barcelona procedente de Caller (ACA. *Ancoratges*, 15/4/1502).

(331) «... finalment, després d'una llarga absencia, hi tornaren els bascos i els castellans —ara no tan estrangers—... Però si llur freqüència al port de Barcelona, juntament con gallecs i andalusos, creixia cada any dins el nou clima econòmic de la unió de les corones de Castella i de Catalunya-Aragó, a la línia de Llevant llur activitat no prengué el caràcter amenaçador que havia tingut a finals del segle XIV i a principis del XV». (DEL TREPPO, *Els mercaders...*, 53).

(332) En 1484, en Muros, Johan Feixes, sobrino de Galceran Solzina (AHCB. Not. *Nòlits*, IX-11). En 1491, Bernat Carnicer, de Reus, en Muros y Noya (AHPB. P. Triter, *3.º lib. sec.*, f. 89); en 1497, Pere Barqueta o un factor suyo cargan mercancía en Galicia (*Ibid., libro 6.º*, ff. 125 v.-126). En 1497 están también allí, para la campaña 1497-98, los barceloneses Pere Lastis, Agustí Puig Janer y el marino Pere Gato (*Ibid., libro 8.º*, ff. 31, 66, 70, 70 v.). En 1499 Baltasar de la Tonda, de Barcelona, o su apoderado (*Ibid., lib. 11.º*, ff. 37 v.-38); en 1502 Joan Xapiro, un mercader de Barcelona que suele recibir pescado gallego (*Ibid., libro 14.º*, ff. 59-59 v.).

(333) V. PEATGE, *passim*, a partir del año 1488.

(334) *Ibid.*, p. 282 ss.

(335) ACA. *Ancoratges*, 26/1/1498.

comercio con Galicia se maneja mucho dinero. En Octubre de 1496, y sólo a través de unas pocas pólizas del notario Pere Triter, se aseguran mercancías entre Barcelona y Galicia y viceversa, consistentes sobre todo en pescado y vino, y sólo en moneda castellana, por valor de 800 ducados (300.000 maravedíes) y 300 libras barcelonesas (336).

El comercio parece haberse dejado de ventilar en la playa. Los mercaderes y patrones gallegos abandonan sus métodos un tanto primitivos y entran en el juego de unas técnicas más sofisticadas: libres de las restricciones sobre los seguros marítimos, negocian de igual a igual con los colegas de Barcelona y Valencia; toman la iniciativa en la práctica de asegurar sus mercancías (337) e incluso sus naves (338), y tienen crédito abierto en los registros fiscales de los puertos. A través de éstos podemos ver que cada vez son más numerosos los que liquidan regularmente sus impuestos de un año para otro (339).

El molesto asunto del desequilibrio de la balanza de pagos con Barcelona parece haber encontrado una solución más flexible. Por una parte, la intervención activa de los catalanes, que pasan ellos también y en parte a la posición de importadores; por otra, el hallazgo de una nueva línea comercial: los barceloneses se han resignado a la idea de que los gallegos siguen tan poco interesados como antes por los productos de su ciudad, y pasan a buscar un beneficio como intermediarios en la corriente exportadora de vino que sale de Tarragona y Salou, e incluso de Murviedro; a partir de 1481, los encontramos asegurando y cargando vino de estos lugares con dirección a Galicia (340). La línea de Tarragona, sobre todo, es una de las novedades más destacadas de esta nueva etapa.

(336) AHPB. P. Triter, *lib. sec. 6.º*, ff. 110 v.-111, 122 v.-123, 123 v.-124, 124 v.-125, 125 v.-126.

(337) V. cuadro *Mercancías aseguradas Galicia-Aragón y viceversa*.

(338) V. *supra*, Parte I, cap. VI, el apartado sobre los seguros.

(339) V. PEATGE, a partir de 1488 *passim* e introducción, p. 11, sobre el registro de «rebusques» en Valencia.

(340) V. cuadro cit. en nota 337.

MERCANCIAS ASEGURADAS ENTRE GALICIA Y ARAGON, Y VICEVERSA

Fecha	Cargador	Consignatario	Viaje	Mercancía	Seguro	Referencia
30/10/1481	Onofre Pallejà, de Valencia a través de F. Muntmany	—	Murviedro-Galicia	Vino tinto	105 £	AHPB. N.G. Gili, *1.º lib.sec.* 169 r/v.
28/5/1484	Galceran Solzina, Barcelona		Tarragona/Salou-Muros/Noya	Vino tinto	50 £	*Id. 2.º lib.* 83 v.-84
1/12/1484	Arnau Texidor	Pere Portella, Barcelona	Andalucía/Portugal/Galicia - Valencia/Tarragona/Bna. Mallorca		512 £	*Ibid.*, 116 v.-117
21/10/1491	Bernat Carnicer	Joan Carnicer, de Reus	Muros/Noya - Valencia/Tarragona/Bna. Mallorca	Pescado salado, cueros, hierro	200 duc.	AHPB.P.Triter, *3.º lib.sec.*, f.89
13/10/1496	Llorenç de Mediona, de Bna. J. Fdez. de Betanzos, de Noya	Bertomeu de Mediona, Bna.	Galicia-Portugal-Barcelona	Pescado salado, cueros	300 £	*Id., lib. 6.º*, 110 v. 111
23/10/1496	Alvaro Graiño, P. Alonso de Combarro	Johan de Trillo de Bna., para Pere Barqueta, de Tarragona, y los cargs.	Galicia-Tarragona/ Bna./Colliure	Pescado etc.	300 duc.	*Ibid.*, 122 v.-123
24/10/1496	Pero Conde	J. de Trillo para P. Barqueta y P. Conde	Galicia-Tarragona/ Bna./Colliure		200 duc.	*Ibid.* 123 v.-124
24/10/1496	Alonso de Cariño	J. de Trillo para P. Barqueta, y A. de Cariño	Galicia-Tarragona/ Bna./Colliure	Pescado, etc.	100 duc.	*Ibid.*, 124 v.-125
24/10/1496	P. Barqueta o su apoderado	J. de Trillo para P. Barqueta	Galicia-Tarragona/ Bna./Colliure	—	200 duc.	*Ibid.* 125 v.-126
26/9/1497	Agustí Puig Janer	Johan Rabinat, tabernero de Barcelona	Galicia-Barcelona	Pescado salado, etc.	100 duc.	*Id.*, [illegible] f. 31
19/10/1497	Pere Lastis, Carnicero de Bna. o su apoderado	El mismo	Galicia-Barcelona	Pescado salado, etc.	90 duc.	*Ibid.*, f. 66
20/10/1497	Pere Gato, marino de Bna.	Johan Sala, de Barcelona	Galicia-Barcelona	Pescado salado, etc.	90 £	*Ibid.*, 70-70 v.
4/11/1497	Pero de Gosende (mar. o merc. gallego)	Bernat Carnicer, de Bna.	Galicia-Salou / Tarragona / Barcelona	Pescado salado, etc.	25 duc.	*Ibid.*, 98 v
12/12/1497		Gabriel Enveja, de Bna., para Fr. Bertran, de Reus	Muros-Tarragona / Barcelona	Arencada, merluza, etc.	150 duc.	*Ibid.*, 135 v.-136
18/12/1497	F. Domingues, gallego, o su apoderado	Pere Ventellò, de Bna., para el mismo	Galicia-Barcelona	Pesc. salado, etc.	150 duc.	*Ibid.*, 140-140 v.
5/10/1499	Baltasar de la Tonda, de Bna., o su apoderado	Miquel Font, de Bna., para B. de la Tonda	Galicia-Barcelona	—	75 duc.	*Id. f.lib. 11º.* 37 v.-38
5/5/1501	Johan de Santiago, de Noya	El mismo	Barcelona-Vinaroz / Peñíscola-Noya / Muros	Vino, mantas de lana, dinero, etc.	150 duc.	*Id., lib. 13º.* 14-14 v.
6/5/1501	Johan de Santiago, de Noya	El mismo	Noya/Muros - Valencia/costa catalana excepto Barcelona		100 duc.	*Ibid.*, 15
12/9/1502	Johan Xapiro, de Barcelona	Johan Martinez de Bna./J. Xapiro	Galicia-Barcelona	Pescado salado	50 duc.	*Id. lib. 14.º*, 59-59 v.

MOVIMIENTO DE BUQUES GALLEGOS EN PUERTOS DE LA CORONA DE ARAGON - 1451-1510 (*)

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1451. Enero	Ballener de Pero Fariña. Pontevedra	Pontevedra-Valencia. con pescado	PEATGE. p. 59
1451. Enero	Ballener de Gonçalo Rgues., Pontevedra	Pontevedra-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 70
1451. Enero	Ballener de Johan Gonçales. de Noya	Noya-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 62
1451. Enero	Ballener de Gonçalo de Romay	Pontevedra-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 65
1451. Enero	Carabela de Pero Fernandes	Bayona-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 77
1454. Marzo	Nao *Santa Maria*. de Pero de Vilela. de Cangas	en Barcelona. Vendida a Ramón Dalmau ça Carrera	AHPB. A. Vilanova. *Escr. sueltas 1441-68*. 23 y 28/3/1454
1457. Octubre	Carabela de Vasco Borreiros. de Pont	en Nápoles	AS Napoli. cit. DEL TREPPO. *Els mercaders catalans*..., 198 n. 258. 204
1458. Marzo?	Nave de Johan Pascual. de La Coruña	en Nápoles. de paso con un cargamento de trigo que es incautado	AHPB. A. Vilanova. *Lib. 4.º sec.* 28/3/58
1459. Enero	Nao de Jacome Lopes. de Muros	Muros-Valencia. con pescado	PEATGE. 97
1459. Enero	Nao de Gonçalo Salgado. de Noya	Noya-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 101
1459. Enero	Nao de Gonçalo Rodrigues. de Noya	Noya-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 106
1459. Enero	Nao de Johan Rodrigues o Pancho. de Pontevedra	Pontevedra-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 95, 115
1459. Febrero	Carabela de Fernán Gonçales. Ferrol	Ferrol-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 123
1461. Nov	Una nave de Pontevedra	Barcelona-Pontevedra. Viajan en ella los mercaderes Johan y Fernán Rodeiro.	AHPB. B. Masons Minor. *4.º man.* f. 4 v.
1462. Abril	Nave *Santa Maria*. de Johan Crú. de Pontevedra	Barcelona-Murviedro-La Coruña/Bretaña. con vino	*Ibid.*, 55 v.-57
1462. Diciem.	Ballener *Santa Maria del Camino*. de Roy Fariña. de Noya	en Barcelona	*Ibid.*, *5.º man.*, 10 v.-11.
1463. Enero	El mismo	Barcelona-Bouc-Valencia. con grano	*Ibid.*, 10 v.-11
1463. En./Feb.	Nao *Corpo Santo*. de Gonçalo Peres de Pontevedra	Pontevedra-Nápoles-Roma	*Ibid.*, 25-25 v.
1463. Marzo	El mismo	Roma-Barcelona	*Ibid.*, *loc. cit.*
1463. Febr.	Vasco Peres. de Bayona	en Barcelona	*Ibid.*, 24 v.
1463. En. Marzo	*Santa Maria de Gracia*. de J. Gonçales y Afonso Garcia. de Pontevedra	Varios viajes de transporte con base en Barcelona	*Ibid.*, 69-69 v.
1463. Junio	Barca de Fernando de Santiago	Barcelona-Provenza y vuelta. con grano	AHPB. E. Mir. *8.º man. seg.*, 44 ss.
1463. Junio	Barca de Pero de Areas. de Bayona		
1463. Junio	Nave de Gonçalo Peres. de Pontevedra	en Barcelona	AHPB. B. Masons M. *5.º man.*, 59 v
1463. Julio	Barca de Pero de Areas. de Bayona	en Barcelona	*Ibid.*
1463. Jun. Agosto	Ballener de Roy Fariña. de Noya	Barcelona-Nápoles y vuelta	*Ibid.*, 65 v.-66

(*) Se excluye el tráfico con Galicia realizado sobre buques portugueses. vizcainos o de cualquier otra nacionalidad.

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1463. Agosto	Nao de Gonçalo Peres, Pontevedra	Barcelona-Ibiza-Savona	*AHPB*. E. Mir. *Man. seg. marit. 1463-64*, f. 10.
1463. Agosto	Nao *Santiago*, de Vasco de Veiga, de Noya	Sevilla-Barcelona-Génova	AHPB. B. Masons Min. *5.º man*, f. 67
1464. Junio	Barca de Pero de Areas, Bayona	Barcelona-Bouc-Tortosa, con trigo	AHPB. E. Mir. *Man. seg 7/63-6/64* f. 42.
1474. Julio	Ballener de Martin de Burgos, Muros	en Barcelona, fletado al secretario real y subfletado.	AHCB. Not. *Nòlits* IX-11.
1477 s/f.	Navío de Noya, prop. de Vasco de Veiga y conducido por Juan Mosquera	Noya-Valencia, con pescado	AGS-RGS-XII-1487, 141
1481. Octubre	Ballener *Santa Maria de Finisterre*, Miguel Sapello	Murviedro-Galicia, con vino	AHPB. N. Guerau Gili, *1.º lib. dev* 169-169 v.
1482. Enero	Ballener *Bon Jhesus*, La Coruña	por Barcelona y Mallorca, al mundo de Pero Piñeiro, de La Coruña y trabajando para la Orden de S. Juan	AHPB. A. Mir. *Man. c.c. 1481-96*, f. 73 v.
	Ballener *San Pedro*, La Coruña, patrón Afonso de Castro		
	Otro ballener de La Coruña		
1483. s/f	Nave *S. Antón*, Gil Vasques, de Noya	Barcelona - La Ampolla - Tarragona - Génova y vuelta, con trigo	AHCB. Not. *Nòlits* IX-11
1483. Enero	Ballener de Francisco de Bazarra	Galicia-Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 19/1/1483
1484. s/f.	*Nave Santa Maria del Camino*, de Diego Dies, de Muros	Barcelona-Murviedro-Muros, con vino	AHCB. Not. *Nòlits* IX-11
1484. Mayo	Barca de Pero Alonso Sanches	Tarragona/Salou-Noya/Muros/R. Arosa/PO. con vino	AHPB. N.G. Gili, *2.º lib. sec.*, 83 v.-84.
1486. Marzo	Barca de Johan del Faro, gallego	entra en Barcelona, proc. de Galicia?	ACA. *Ancoratges*, 3/3/1486
1486. Marzo	Ballener de Fernando Alfonso, gallego	Idem. Idem.	ACA. *Ancoratges*, 3/3/1486
1488. Enero	Ballener de Pedro do Río	entra en Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 7/1/1488
1488. Enero	Ballener de Pero Alonso	entra en Barcelona	*Ibid.* 7/1/1488
1488. Enero	Nao de Rodrigo de Valmaseda	Galicia (Pontevedra?)-Valencia y vuelta (naufraga en el Grao al salir)	PEATGE. 129
1488. Enero	Ballener de Alonso Cano (Cao?), de Bayona	Bayona-Valencia, con pescado, y regreso a 8/2	*Ibid.*, 136
1488. Febr.	Ballener de Pero Gomes, de Noya	Noya-Valencia, con pescado	*Ibid.*, 137
1488. Febr.	Nao de Johan Conde, de Muros	Muros-Valencia, con pescado, y vuelta	*Ibid.*, 139
1488. Febr.	Nao de Johan de Pardinas (Pontevedra?)	Galicia-Valencia, con pescado, y regreso a 14/3	*Ibid.*, 144
1488. Marzo	Nao de Afonso do Outeiro, La Coruña	Galicia (Coruña?) - Valencia, con madera y cueros	*Ibid.*, 147
1488. Abril	Carabela de Pero de Gosende	Aigues-Mortes-Valencia con trigo	*Ibid.*, 149
1488. Mayo	Nao de Pero Gomes, de Noya	Caller-Valencia, con quesos y fideos	*Ibid.*, 150
1488. Mayo	Nao de Gonçalo de Louro, de Muros	Murviedro-Valencia: «torna en la costa»	*Ibid.*, 157
1488. Junio	Nao de Afonso do Outeiro, de La Coruña	La Coruña-Valencia, con pescado, cueros, hierro y madera	*Ibid.*, 158
1488. Octubre	Carabela de Roy de Narahio (Coruña?)	Galicia-Valencia, con pescado y regreso a 10/10	*Ibid.*, 160
1488. Octubre	Nao de Fernán Gomes, de La Coruña	La Coruña - Valencia, con pescado: regreso a 5/11	*Ibid.*, 161

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1488. Octubre	Nao de Johan Blanco, de La Coruña	La Coruña - Valencia, con pescado; regreso a 6/11	*Ibid.*, 164
1488. Octubre	Ballener Johan de Bergantiños, Coruña	La Coruña - Valencia, con pescado; regreso a 12/11	*Ibid.*, 169
1488. Diciembre	Ballener de Afonso Lopes (Pontevedra?)	Galicia-Valencia, con pescado; regreso a 23/1/1489	*Ibid.*, 173
1488. Diciembre	Ballener de Diego Dies, de Muros	Muros-Valencia, con pescado; vendido a uno de Alicante a 3/1/1489	*Ibid.*, 178
1489. Enero	Carabela de Johan del Faro, gallego	entra en Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 14/1/1489
1489. Enero	Ballener de Afonso Lopes (v. supra)	Valencia-Galicia	PEATGE, 173
1490. Enero	Ballener de Gil Correa (Noya)	entra en Barcelona	*ACA, Ancoratges*, 4/1/1490
1490. Feb./Marzo	Muchos posibles gallegos no identif.	en Barcelona	*Ibid.*, Febrero y Marzo
1490. Febrero	Ballener de Bertolameu Dies	entra en Barcelona	*Ibid.*, 13/2/1490
1490. Abril	Barca de Bertolameu Macias o Messias (PO)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 10/4/1490
1490. Diciembre	Ballener de J. Alonso de Lapido (Coruña)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 16/12/1490
1491. Enero	Nao de Alonso de Oxea, Cangas	Cangas - Valencia con pescado, y regreso a 10/2	PEATGE, 181
1491. Enero	Nao de Bertolameu Messias, Pontevedra	Pontevedra - Valencia con pescado, y regreso a 27/1	*Ibid.*, 188
1491. Enero	Nao de Estebo Rodrigues, Muros	Muros-Valencia, con pescado; se refugia en Denia por mal tiempo	*Ibid.*, 197
1491. Enero	Nao de Afonso do Outeiro, La Coruña	La Puebla y R. de Arosa-Valencia, con pescado	*Ibid.*, 205
1491. Enero	Carabela de Johan Domingues	Galicia - Valencia con pescado; se refugia en Denia por mal tiempo, sin permiso de salida; multa y salida a Galicia a 9/5	*Ibid.*, 209
1491. Enero	Carabela de Johan de Aranda	Noya - Cartagena - Valencia, con pescado, y vuelta	*Ibid.*, 212
1491. Febrero	Nao de Afonso do Outeiro, La Coruña	Valencia - Levante (Alejandría o Beirut)	*Ibid.*, 205
1491. Febrero	Nao de Rodrigo Fdez., Cangas	Galicia - Valencia, via Almenara	*Ibid.*, 213
1491. Febrero	Nao de Estebo Rodrigues, Muros	Denia - Valencia - Galicia	*Ibid.*, 224
1491. Febrero	Nao de Alvaro Gonçales, Pontevedra	Pontevedra - Ibiza - Mallorca - Valencia con pescado; vendida a uno de Mallorca	*Ibid.*, 225
1491. Marzo	Nao de Rodrigo Fdez. de Cangas	Valencia - Murviedro - Galicia, con vino	*Ibid.*, 213
1491. Mayo	Carabela de Gonçalo Lopes	Galicia - Valencia, con pescado	*Ibid.*, 227
1491. Mayo	El mismo	Valencia - Galicia, con vino	*Ibid.*, 227
1491. Agosto-Dic.	Nao de Alfonso Gorgolla	Galicia - Valencia	*Ibid.*, 229
1491. Agosto-Dic.	Nao de Gonçalo Lopes	Galicia - Valencia	*Ibid.*, 229
1491. Agosto-Dic.	Nao de Pero Mago (Coruña?)	Muros - Valencia	*Ibid.*, 229
1491. Ene.-Feb.	Bastantes probables, no identif.	entran en Barcelona	ACA, *Ancoratges*, En.-Feb.
1491. Febr.	Barca de Diego Sardiña	entra en Barcelona	*Ibid.*, 25/2/1491
1491. Abril	Carabela de Pero Crú (Pontevedra)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 30/4/1491
1491. Mayo	Carabela de Alonso Cano (Bayona)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 21/5/1491
1492. Enero	Ballener de Gonçalo Paz, de Noya	Noya - Barcelona, con pescado	ACA, *Ancoratges*, 8/1/1492
1492. Enero	Otros muchos inidentificables	en Barcelona	*Ibid., passim.*

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1493, Enero	Ballener de Gonçalvo Lopes	Galicia - Barcelona, con pescado	ACA, *Ancoratges*, 3/1/1493
1493, Enero	Ballener de Johan Domingo	Galicia - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 3/1/1493
1493, Enero	Ballener de Johan *(ilegible)*	Galicia-Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 3/1/1493
1493, Enero	Ballener de Garcia de Vilela	Galicia - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 5/1/1493
1493, Enero	Otro muchos inidentificables	en Barcelona	*Ibid.*, Enero-Marzo *passim*
1494, Febrero	Nao de los Fabeiro, de Noya, patroneada por Johan de Bandin	Noya? - Valencia, con pescado	PEATGE, 233
1494, Febrero	Carabela de Johan de Santiago	Pontevedra-Valencia, con pescado, via Cartagena y Alicante: regresa inmediatamente	*Ibid.*, 236
1494, Febrero	Nao de Rodrigo Afonso, Pontevedra	Pontevedra - Valencia, con pescado	*Ibid.*, 238
1494, Febrero	Nao de Johan Xexo, de Cangas	Cangas - Valencia, con pescado y vuelta	*Ibid.*, 245
1494, Febrero	Nao de Fernán Peres, de Muros	Muros - Valencia, con pescado	*Ibid.*, 254
1494, Febrero	Carabela de Pero Martis, de Muros	Muros - Valencia, con pescado, via Almeria y Denia	*Ibid.*, 258
1494, Marzo	Nao de Ares Afonso	Galicia - Gibraltar - Málaga - Cartagena - Alicante - Valencia	*Ibid.*, 263
1494, Marzo	El mismo	Valencia - La Mata y vuelta	*Ibid.*, 265
1494, Abril	Nao Fabeiro / Bandin, Noya (v. supra)	Valencia - Agrigento y vuelta, con trigo	*Ibid.*, 266
1494, Junio	El mismo	Valencia - Ibiza y vuelta, con sal y lienzo	*Ibid.*, 267
1494, Junio	Nao de Domingo Martines	Ibiza - Valencia con sal y carga gral.	*Ibid.*, 268
1494, Junio	Nao de Gomes Ares (Coruña)	Aigues-Mortes-Valencia, con carga gral.	*Ibid.*, 269
1494, Julio	Barco de Pero de la Puebla (?)	Jerez-Valencia con trigo y pescado	*Ibid.*, 275
1494, Agosto	Nao Fabeiro / Bandin (Noya)	Sicilia - Valencia, con trigo	*Ibid.*, 276
1494, Noviembre	Nao de Alonso de La Coruña, de Muros	Muros - Valencia con pescado, y vuelta	*Ibid.*, 277
1494, Noviembre	Nao de Pero Garcia de Ribadeo	Puerto de Santa Maria, con pescado y vuelta	*Ibid.*, 280
1494, Diciembre	Nave de Johan de Bandin, de Noya	Noya - Valencia, con pescado; sale a 8/1/1495	*Ibid.*, 286
1494, Diciembre	Nao de Gonçalo Pardal, de Noya	Galicia - Valencia, con pescado y vuelta	*Ibid.*, 291
1494, Diciembre	Nao de Goterre Fernández, Cangas	Cangas - Valencia, con pescado	*Ibid.*, 295
1494, Diciembre	Nao de Estebo de Ponte	Galicia - Valencia, con pescado	*Ibid.*, 299
1494, Febrero	Carabela de Lorenço Loys	Galicia - Barcelona, con pescado	ACA, *Ancoratges*, 15/2/1494
1494, Febrero	Ballener de Johan Alonso de Lapido	La Coruña - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 20/2/1494
1494, Diciembre	Ballener/barca de Gomes de Vivero	Galicia - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 4/12/1494
1494, Ene./Dic.	Otros muchos inidentificables	en Barcelona	*Ibid.*, año 1494, *passim*.
1495, Enero	Ball./barca de Gomes de Vivero	Barcelona -«Levante» (Alejandria, Beirut?), de transporte	AHPB, L.C. Mir, 4.º *man. c.c.* 17/17 v
1495, Enero	Ballener de Vasco Ferreiro	entra en Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 2/1/1495
1495, Enero	Ballener de Duran Garcia	entra en Barcelona	*Ibid.*, 7/1/1495
1495, Enero	Ballener de Gomes da Illa	entra en Barcelona	*Ibid.*, 9/1/1495
1495, Enero	Ballener de Johan de San Johan (Coruña)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 12/1/1495

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1495. Enero	Ballener de Fernàn Gonçales	entra en Barcelona	*Ibid.*, 28/1/1495
1495. Febrero	Barca de André Martines	entra en Barcelona	*Ibid.*, 5/2/1495
1495. Ene./Marzo	Otros inidentificables	entran en Barcelona	*Ibid* Enero-Marzo *passim*
1495. Mayo	Barca de Johan do Faro	entra en Barcelona	*Ibid.*, 11/5/1495
1495. Junio	Ballener de Gomes de Vivero	entra en Barcelona	*Ibid.*, 6/6/1495
1495. Sept.	Carabela de Gomes de La Puebla	entra en Barcelona	*Ibid.*, 11/9/1495
1495. Oct.	Carabela de Bartolomé de Miño	en Barcelona. Asegurada para transportes por 1 año	AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.*, 48
1495. Nov.	Barca *Santiago*, de Noya. Johan de Bandin	Barcelona-Mallorca y vuelta	*Ibid.*, 80-80 v.
1495. Dic.	El mismo	Sitges/Barcelona-Angues Mortes/Bouc/Marsella	*Ibid.*, 93-93 v.
1496. Enero	Barca *Santiago*, J. de Bandin, Noya	entra en Barcelona	ACA. *Ancoratges.*, 6/1/1496
1496. Enero	Ballener de Fernando de La Coruña	entra en Barcelona	*Ibid.*, 22/1/1496
1496. Febrero?	Barca de J. de Bandin	Barcelona-Salou-Caller/Civitavecchia	AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.* 120 v./127
1496. Marzo	Barca de Alonso da Portela	entra en Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 12/3/1496
1496. Marzo	Ballener de Diego da Pena	entra en Barcelona	*Ibid.*, 19/3/1496
1496. Abril	Nave de Gil Correa	Mallorca-Nápoles	AHPB. P. Triter, *5.º lib.*, 161
1496. Abril	Barca de Johan de Bandin	Caller-Mallorca/Salou	*Ibid.*, 170
1496. Diciembre?	Barca de Alvaro Grafio	Galicia-Tarragona/Barcelona/Colliure, con pescado	*Ibid.*, . 6.º122 v.-123
1496. Diciembre	Barca de Pero Afonso de Combarro		
1496. Diciembre?	Nave de Alonso de Cariño	Galicia-Tarragona Barcelona Colliure, con pescado	*Ibid.*, 124 v.-125
1496. Diciembre?	Nave de Pero Conde	Galicia - Tarragona/Barcelona/Colliure, con pescado	*Ibid.*, 123 v.-124
1496. Ene./Dic.	Otros muchos inidentificables	en Barcelona	ACA. *Ancoratges*, En./Dic. *passim.*
1497. Febrero	Ballener de Antón da Veiga	entra en Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 24/2/1497
1497. Marzo	Ballener de Johan de Bergantiños (Coruña)	entra en Barcelona (de La Coruña?)	*Ibid.*, 2/3/1497
1497. Marzo	Ballener de Gomes de Vivero	entra en Barcelona	*Ibid.*, 6/3/1497
1497. Diciembre	Ballener de Alonso Falagueirn, Noya	Noya-Barcelona	*Ibid.*, 5/12/1497
1497. Diciembre	Ballener de Johan Cano. La Coruña	La Coruña - Barcelona	*Ibid.*, 9/12/1497
1497. Diciembre?	Nave de Pero de Gosende	Galicia-Salou/Tarragona/Barcelona, con pescado	AHPB. P. Triter, *Lib. 8.º sec.* 98 v.
1497. Ene./Dic.	Otros muchos inidentificables	en Barcelona	ACA. *Ancoratges* Ene./Dic., *passim*
1498. Enero	Ballener de Johan Cano. La Coruña	La Coruña-Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 3/1/1498
1498. Enero	Carabela de Alvaro Borreiro	La Coruña-Barcelona	*Ibid.*, 13/1/1498
1498. Marzo	Carabela de Bertolameu Afonso	entra en Barcelona	*Ibid.*, 18/3/1498
1498. En./Dic.	Otros inidentificables	en Barcelona	*Ibid.*, *passim.*
1499. Enero	Ballener de Roy (o Loys) Macias, Muros	Noya-Barcelona, con pescado	ACA. *Ancoratges*, 31/1/1499
1499. Febrero	Carabela de Johan Loys de Viladarando	Pontevedra-Barcelona, con pescado	ACA. *Ibid.*, 4/2/1499
1499. Febrero	Ballener de Martin Lorenço	Noya - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 4/2/1499
1499. Febrero	Ballener de Pero de Mandaio	Noya - Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 4/2/1499
1499. Febrero	Carabela de Vasco Anes (Coruña?)	entra en Barcelona	*Ibid.*, 4/2/1499
1499. Febrero	Ballener de Fernando de Salazar, Muros	Noya - Barcelona	*Ibid.*, 5/2/1499

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1499. Diciembre	Ballener de Pero de Malodia	La Puebla del Deán-Barcelona	*Ibid.*, 11/12/1499
1499. Diciembre	Ballener de Pero de Vales. La Coruña	La Coruña - Barcelona	*Ibid.*, 13/12/1499
1499. Diciembre	Ballener de Vasco Gonçales. La Coruña	Galicia-Barcelona	*Ibid.*, 30/12/1499
1500. Enero	Nao de Fernando de San Xurxo. La Coruña	La Coruña-Valencia. con pescado	*PEATGE*. 305
1500. Enero	Nao de Bertolameu Messias o Macías. PO	Pontevedra - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 309
1500. Enero	Nao de Alvaro de La Guardia	La Guardia? - Cádiz - Málaga - Alicante - Valencia	*Ibid.*, 323
1500. Febrero	Carabela de Johan Afonso. de Pontevedra. patroneada por Rodrigo Fariña	Pontevedra - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 314
1500. Febrero	Carabela de Johan Afonso. de Cangas	Cangas - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 318
1500. Febrero	Carabela de Afonso de Porto. Pontevedra	Pontevedra - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 322
1500. Febrero	Ballener de Johan de Bergantiños	La Coruña-Barcelona	ACA *Ancoratges*. 17/2/1500
1500. Marzo	Carabela de Afonso Eanes. Redondela	Redondela - Valencia. con pescado	PEATGE. 324
1500. Abril	Nao de Johan Lourenço (Noya?)	Galicia - Cartagena - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 327
1500. Mayo	Carabela de Johan Xexo (Cangas)	Galicia - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 328
1500. Diciembre	Carabela de Afonso Lopes	Muros - Valencia. con pescado	*Ibid.*, 330
1500. Diciembre	Nao de Pero Sanches	La Coruña-¿Málaga?-Valencia. con pescado y carga gral.	*Ibid.*, 336
1500. Diciembre	Barca de Johan de Anido. de Muros	Muros-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 348
1500. Diciembre	Nao de Fernando de San Xurxo. La Coruña	La Coruña-Valencia. con pescado	*Ibid.*, 340
1500. Diciembre	Ballener de Vasco Gonçalves	La Coruña - Barcelona	ACA. *Ancoratges*. 17/12/1500
1500. Diciembre	Ballener de Johan Cortés. de La Coruña	Galicia - Barcelona	ACA. *Ibid.*, 17/12/1500
1501. Febrero	Carabela latina de Johan Peres de Lérez	Pontevedra - Barcelona	ACA. *Ancoratges*.1/2/1501
1501. Febr.	Ballener de Alfonso de ¿Rianxo?	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 13/2/1501
1501. Febr.	Ballener de Pero Raxo. de La Coruña	La Coruña - Barcelona	*Ibid.*, 15/2/1501
1501. Abril	*Santa M.ª de Gracia*. Francisco de Miño	en Barcelona. asegurada para transportes por 1 año	AHPB. P. triter. *lib. 13.ª sec.* 10 v.
1501. Diciembre	Ballener de Roy (Loys) Macías. Muros	Noya - Barcelona	ACA. *Ancoratges*. 20/12/1501
1501. Diciembre	Ballener de Afonso de Cariño	Noya - Barcelona	*Ibid.*, 28/12/1501
1501. Diciembre?	Nave de Johan de Santiago	Noya / Muros - Valencia / costa catalana excepto Bna.. pescado. etc.	AHPB. P. Triter. *lib. 13.º*. 15
1501. ?	El mismo	Barcelona - Vinaroz/Peñiscola - Noya/Muros. con vino. mantas. etc.	*Ibid.*, 14-14 v.
1502. Enero	Ballener de Francisco de P. *(Il.)*	Pontevedra - Barcelona. con pescado	ACA. *Ancoratges*. 17/1/1502
1502. Enero	Ballener de Fernando de San Xurxo	La Coruña -Barcelona. con pescado	*Ibid.*, 30/1/1502
1502. Diciembre	Ballener de Roy Loys Macías. de Muros	Muros - Barcelona. con pescado	*Ibid.*, 1/12/1502
1502. Diciembre	Ballener de Lopo de Vallo. La Coruña	La Coruña - Barcelona. con pescado	*Ibid.*, 3/12/1502
1502. Diciembre	Ballener de Johan Lopes. de Muros	Muros - Barcelona. con pescado	*Ibid.*, 6/12/1502
1502. Ene. Dic.	varios no identificados	en Barcelona	*Ibid.*, Ene./Dic. *passim*
1503. Febrero	Ballener de Gonçalo Alvares	Noya - Barcelona. con pescado	ACA. *Ancoratges*. 3/2/1503

Fecha	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1503, Febrero	Ballener de Goterre Falcón, Pontevedra	Pontevedra-Barcelona, con pescado	*Ibid.*, 7/2/1503
1503, Febrero	Ballener de Afonso (Viñas? Vilas?)	Pontevedra-Barcelona	*Ibid.*, 7/2/1503
1503, Marzo	Ballener de Domingo Polveiro	Galicia-Barcelona	*Ibid.*, 1/3/1503
1503, Mayo	Nave de Pero Gallego, Noya	Barcelona-Cádiz-Sesimbra/Lisboa, con merc. de Barcelona	AHPB, P. Triter, *lib.* 5.º *sec.* 58 v.
1503, Mayo	Nave de Johan de «Visau», de La Coruña	Messina-Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 2/5/1503
1503, Septiembre	Barca de Gonçalo de «Baso», de Coruña	entra en Barcelona, con trigo	*Ibid.*, 15/9/1503
1503, Noviembre	Ballener de Rodrigo Cabeça	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 16/11/1503
1503, Noviembre	Ballener de Diego Dies	Muros - Barcelona	*Ibid.*, 16/11/1503
1503, Diciembre	Ballener de Alonso Calvo	Muros - Barcelona	*Ibid.*, 14/12/1503
1503, Diciembre	Nave de Lopo de Vallo, «vizcaíno» (*sic*: es de La Coruña)	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 14/12/1503
1504, Enero	Ballener de Bertolameu de Segura	Pontevedra - Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 19/1/1504
1504, Febr.	Barca de Johan de Santa Baya	Cangas-Barcelona	*Ibid.*, 21/1/1504
1504, Abril	Ballener de Gomes de «Vies», gallego	Flandes - Barcelona	*Ibid.*, 15/4/1504
1504, Agosto	Ballener de Gomes Ares, o de Areas, gall.	Messina-Barcelona, con carga gral.	*Ibid.*, 3/8/1504
1505, Febr.	Ballener de Gabriel de Sardo	Galicia - Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 7/2/1505
1505, Febr	Ballener de Diego Dies	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 10/2/1505
1505, Febr	Ballener de Bert de Segura (Pontevedra)	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 15/2/1505
1505, Febr	Ballener de Antón Fernandes	Noya-Barcelona	*Ibid.*, 18/2/1505
1505, Febr.	Barca de Goterre de Tarrio	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 16/2/1505
1505, Febr	«La barxa del gallego»	en Barcelona a 2/2/1505, excluida de póliza de seguro	AHPB, N. G. Gili, *lib. seg. 1501-5*, 2/2/5
1505, Febr.	Ballener de Johan de «Paluda», gallego	Sevilla-Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 29/2
1506, Enero	Ballener de Bertolameu de Segura	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 18/1/1506
1506, Enero	Ballener de Alonso Calvo	Galicia-Barcelona	*Ibid.*, 21/1/1506
1506, Julio	Ballener de Bertolameu de Miño	Porto - Barcelona	*Ibid.*, 13/7/1506
1507, Enero	Ballener de Martín de Carnota, Muros	Muros-Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 18/1/1507
1507, Febrero	Ballener de Bertolameu de Segura	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	*Ibid.*, 23/2/1507
1507, Marzo	Ballener de Fernán Martínez	Pontevedra - Barcelona	*Ibid.*, 18/3/1507
1507, Diciembre	Ballener de Johan Mariño, gallego	Portugal - Barcelona	*Ibid.*, 2/12/1507
1508, Enero	Ballener de Bertolameu de Segura	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	*ACA*, *Ancoratges*, 28/1/1508
1508, Enero	ballener de G** (*il.*)	Galicia - Barcelona	*Ibid.*, 29/1/1508
1508, Febr.	Ballener de Goterre Falcón (Pontevedra)	Galicia - Portugal - Barcelona	*Ibid.*, 1/2/1508
1508, Febr.	Ballener de Johan Vidal, gallego	Cangas?-Barcelona	*Ibid.*, 7/2/1508
1508, Febr.	Ballener de Duran Pérez, de La Puebla	Galicia (R. de Arosa)-Barcelona	*Ibid.*, 20/2/1508
1510 s/fecha	Galeón de Bertolameu de Segura	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	CAPMANY, *Memorias*, (reed.),
1510 s/fecha	Barco de N. Ferreiro	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	p. 956
1510	Ballener Matías García	Galicia (Pontevedra?)-Barcelona	*Ibid.*

La actividad transportista, menos intensa, se hace también más dispersa. Barcelona deja de ser el principal puerto de salida y tanto Valencia como los puertos de la costa de Tarragona cobran nueva importancia, aun en viajes contratados desde Barcelona. Se establece una ruta del vino entre Tarragona/Salou y las islas occidentales y costa del Lazio. En 1495-96 Johan de Bandín, de Noya, con su barca *Santiago*, está en continuo movimiento entre Sitges, Salou, Barcelona, desde donde transporta vino, hasta Caller y Civitavecchia. A veces el vino lo coge en Mallorca (341). Hace también viajes de Barcelona a Mallorca y vuelta, y desde Sitges y Barcelona a la costa de Provenza: Aigues-Mortes, Bouc y Marsella (342). La ruta del trigo provenzal, en efecto, tampoco ha sido abandonada: en 1496 entra en Barcelona el ballener del coruñés Johan de San Johan, procedente de Aigues-Mortes (343); en 1501, la carabela de J. Arias, en un viaje Aigues-Mortes - Valencia, tiene prevista una escala con descarga en un puerto catalán (344). Otro centro de suministro de trigo es, una vez más, la isla de Sicilia, preferentemente el puerto de Messina: de allí vuelve a 2/5/1503 el ballener de Juan de Visau (?) y probablemente la barca de Gonçalo de Baso (?), ambos de La Coruña (345), y en 1504 el ballener de Gomes «Daries» (346). Los cargaderos de Tortosa se convierten en un centro de redistribución de trigo con destino a Génova: en 1483 la nave de Gil Vasques de Noya es fletada desde Barcelona para cargar grano en La Ampolla, con una escala en Tarragona al regreso, y de allí a Génova (347). El resto de los viajes desde Barcelona, salvo un extraordinario servicio a «Levant» de Gomes de Vivero en 1495 (348) es a Andalucía, Portugal y Flandes. En 1497 se espera en Barcelona o Valencia la barca de Lope de Serán, que anda por Flandes e Inglaterra al servicio de J. Albanell (349) y en 1504 llega de Flandes el ballener de Gomes de «Vies» (350). En 1500, Gonçalo Rodrigo, de La Coruña, llega de Cádiz (351) y en 1503 la nao de Pero Gallego, de Noya, es fletada para llevar un cargamento mixto de J. Lobet a Cádiz, Sesimbra o Lisboa (352). En 1504, el ballener del gallego Johan de Paluda (?) entra procedente de Sevilla (353). Son muchos más que los citados los transportistas gallegos al servicio de Barcelona; pero en los otros casos, recogidos en los registros del Ancoratge, no se indica su procedencia, y no podemos, por lo tanto, adscribirlos a una determinada ruta.

Desde Valencia, y a partir de los registros del Peatge, podemos reconocer algunas de las rutas del período anterior. En primer lugar la de Occidente, confundida con la

(341) AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.*, ff. 120 v.-126 v., 170-171.

(342) *Ibid.*, ff. 80-81 v., 93-93 v.; AHCB. Not. *Nòlits*, IX-11 (s. fecha: 1495). Casi todos estos viajes los ha hecho al servicio de Franz Ferber, alemán avecindado en Barcelona, que ha fletado su barca en exclusiva.

(343) ACA. *Ancoratges*, 28/5/1496.

(344) AHPB. P. Triter, *Lib. sec. 13.º*, f. 145.

(345) ACA. *Ancoratges*, 2/5 y 15/9/1503. La grafía de los nombres, como la de otros muchos de esta fuente, está muy corrompida y no se ha podido reconstruir correctamente.

(346) *Ibid.*, 3/8/1504.

(347) AHCB. Not. *Nòlits*, IX-11 (s./fecha: 1483).

(348) AHPB. L. Carles Mir, *Man. 4.º c.c.*, ff. 17-17 v. En el buque va una comanda de paños de Guillem Bret de Barcelona.

(349) AHPB. P. Triter, *Lib. 8.º seg.*, 24-24 v.

(350) ACA. *Ancoratges*, 15/4/1504.

(351) *Ibid.*, 3/11/1500.

(352) AHPB. P. Triter, *Lib. sec. marit. et merc. n.º 15*, ff. 58 v.-59 v.

(353) ACA. *Ancoratges*, 29/2/1504.

de Galicia. Enlaza puertos de la Andalucía bética y del reino de Granada (Puerto de Santa María, Cádiz, Málaga, Almería), Cartagena y otros de la costa levantina como Denia y Alicante (354). Siguen igualmente en activo las de Provenza, con un viaje a Aigues-Mortes (355), la de Mallorca e Ibiza (356), Sicilia (357) y Cerdeña (358).

Las rutas a y desde Mallorca parecen, con todo, haber perdido bastante movimiento. Como viajes hechos desde la propia isla, solamente está documentado el de la nave de Gil Correa, que en Abril de 1496 va a Nápoles fletada por el mercader mallorquín Thomas Soler (359).

Una novedad en este período final son los seguros a todo riesgo sobre el casco de las naves de estos transportistas gallegos, hechos en ocasiones por sus fletadores, cuando los toman con contratos globales, y otras veces por sus propios dueños (360).

g) *El declive del siglo XVI*

A partir de 1508-10, las llegadas de buques gallegos al puerto de Barcelona experimentan un visible descenso, que se acentúa en los años 20, en que quedan reducidas a una o dos por año; en los años 1529 y 1534-38 no llega ninguno. Más adelante, Capmany señala todavía viajes procedentes de Galicia entre 1539 y 1547, pero sin indicar la importancia de este movimiento (361).

Es evidente que, aunque se reanudasen más tarde, los viajes de los gallegos al Mediterráneo pasaron por una dura crisis en la primera mitad del siglo XVI. En los registros del Ancoratge de Barcelona, los gallegos y «castellanos» que antes pululaban por sus folios en los meses invernales van siendo sustituidos por andaluces y portugueses para el suministro de pescado; al mismo tiempo, van llegando los primeros ragusanos, dispuestos a ocupar su vacante en los servicios de transporte del Mar Interior.

Una conjunción de circunstancias externas e internas parecen operar detrás de esta retirada. El recrudecimiento del peligro turco y la piratería berberisca parecen haber sido un factor de primera importancia, y haber hecho reaccionar a los gallegos a una escala sin precedentes.

Sorprendentemente en apariencia, la aportación gallega a la campaña naval que se organizó contra los turcos para levantar el sitio de Rodas fue considerable. Ya desde los dos años anteriores se habían comprado y fletado naves en Galicia (362), y la flota

(354) Naves de Johan de Aranda, de Noya; Estebo Rodrigues, de Muros; Pero García, de Ribadeo; Alvaro de La Guardia, Johan Lorenzo (PEATGE, pp. 212, 224, 280, 323, 327).

(355) Nao de Gomes Ares (PEATGE, 269).

(356) Naves de Alvaro Gonçalves, de Pontevedra, Johan de Bandin y Domingo Martinez (*Ibid.*, 225, 267, 268).

(357) Nave de Johan de Bandin (2 viajes) (*Ibid.*, 266, 276).

(358) Nave de Pero Gomes, de Noya, a Caller (*Ibid.*, 150).

(359) AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.*, ff. 161-161 v. (seguro del cargamento, hecho en Barcelona).

(360) A 2/10/1495, Miquel Font, mercader de Barcelona, asegura por un año el casco de la nave de Bartolomé de Miño, para cualesquiera viajes que haga en ese período, y lo propio hace en 1501 Francisco de Miño, sobre la parte que le corresponde (1/4) en el de la *Santa María de Gracia*, de 85 tons., tasada por los Cónsules de Mar en 500 £ barcelonesas (AHPB. P. Triter, *5.º lib. sec.*, f. 48, y *Lib. sec... n.º 13*, f. 10 v.).

(361) CAPMANY, *Memorias Históricas...* (reed.), pp. 958-972.

(362) Hacia 1479, Martín Cofradiño, vecino de Padrón, vendía una nao suya, completamente aparejada, a la Orden de San Juan para esta campaña (AGS-RGS-X-1480, 13).

de cincuenta unidades que salió de Laredo el 22 de Junio de 1481 recogió, a su paso por los puertos gallegos, veinte naves más (363). La expedición quedó sin objeto con la muerte de Mahomet II, y la flota no llegó a entrar en acción, pasando a vigilar el Estrecho durante la guerra de Granada.

Es evidente que lo que esta vez movilizó a los gallegos, en general tan reacios a exponer su material en estas andanzas guerreras, fue la amenaza directa a sus actividades en el Mediterráneo, y seguramente el mismo móvil les estimuló a participar en las campañas africanas de Cisneros. Gomes Crú, hidalgo mercader y armador de Pontevedra, con activos intereses en la exportación de pescado, mandó allá, con otros dos socios más, su *San Juan* de 250 toneles, un «peso pesado» dentro de la flota pontevedresa (364). El conde de Altamira D. Rodrigo Osorio de Moscoso, fue también en persona —le habría de costar la vida— con doce socios y una nao armada en un puerto de sus tierras, seguramente Corcubión (365). Los turcos y berberiscos seguirán causando problemas a los gallegos del pescado, cuyos buques, como ya sabemos, no solían ser de talla para presentar una defensa eficaz (366). A ellos se unió la guerra con Francia de 1521-26, que hizo que muchos abandonaran la carrera del Mediterráneo para no volver. Con los riesgos mal cubiertos, y típicamente poco dispuestos a correrlos para conservar el mercado (367), se fueron retrayendo poco a poco de los puertos mediterráneos, encontrando tal vez salidas comerciales en otra parte (¿Sevilla para abastecimiento del tráfico de Indias?), o buscándose transportistas que siguieran llevando su pescado a sus mercados tradicionales.

Lo que sucede más entrado el siglo XVI necesitaría otra larga investigación. Por una parte, las cofradías de mareantes funcionan a pleno rendimiento, y a mediados del siglo todavía desde Pontevedra se surte «toda la Andaluzia, y Reyno de Valencia, y Sicilia, y más adelante (368)». En 1582 «en quatro meses, de setienbre, otubre, nobienbre y dezienbre... se pescan comunmente ciento treinta mill millares de sardina... proveyendose los Reynos de España, especialmente León, Castilla, Aragón, Navarra, Portugal, Andalucía, Sevilla, Señorío de Biscaya, Probincia de Guipuzcoa, y Asturias, y Galicia (369)». A mediados del XVIII ya se habían perdido los mercados catalanoaragoneses, y se abastecía a Castilla, Portugal y Andalucía (370).

Por otra, y situándonos en el Mediterráneo, vemos cómo a lo largo del siglo XVI otros pescados ocupan el lugar que antes monopolizaba la sardina de Galicia y Portugal. Se registran en varias fuentes las grandes cantidades de arenque procedentes del Norte que hacia finales del siglo invaden los puertos del Mediterráneo, y de otros

(363) FERNANDEZ DURO. *La Marina de Castilla...*, p. 208.

(364) En 1512 todavía no ha cobrado los 700 ducados que se le deben de soldadas y desperfectos sufridos por la nave durante la toma de Bugía, y da su poder al mercader Luis García de Valencia para que le gestione el cobro (AHUS. Prot. Gomes de Barral, 1510-12, s/fol.).

(365) LOPEZ FERREIRO. *Galicia en el último tercio del S. XV*, pp. 288-289.

(366) En el invierno de 1544-45 capturan una nave de Pontevedra armada en la Moureira que iba para Cartagena y Valencia. Los mareantes faenarán en los días santos para recaudar fondos para los rescates (MP G. 5. Transcr. SAMPEDRO. Doc. Gral. XXXIII. Regt. FILGUEIRA VALVERDE. *Archivo de Mareantes*, n.º 30).

(367) V. *supra* parte I, cap. VI, sobre seguros. (Viaje a Barcelona que se interrumpe por causa de esta guerra).

(368) MOLINA, f. 26.

(369) *Archivo de Mareantes*, 2.

(370) *Ibid.*, 4.

pescados secos, antes poco conocidos en esa área, como el bacalao (371). ¿Es esto una causa o una consecuencia del retroceso del pescado gallego? La situación que señala Braudel en la nota anterior apunta la existencia de un tráfico de corto radio, que significaría que la pesca mediterránea había experimentado una reactivación notable; tenemos, por otra parte, noticia de una crisis de la sardina en Galicia hacia 1525-26 (372), tal vez una de esas carestías de seis o siete años durante las cuales pudo haberse introducido en sus mercados habituales el pescado nórdico. Los registros del Peatge de Valencia, que nos hubieran podido contestar a más de una de estas preguntas, presentan una importante laguna precisamente en esos años críticos.

2) *LANGUEDOC Y PROVENZA*

Aunque perteneciendo a distintas entidades políticas, el sector mediterráneo de la actual costa francesa constituía ya entonces un espacio económico de características muy uniformes. Su traspaís tenía una importante producción cerealista, que encontraba salida por una serie de pequeños puertos, *graus* de centros comerciales más importantes, y alguno de ellos con salinas: Leucate, Agde y Narbonne en Languedoc; Aigues-Mortes, Port-de-Bouc, Fréjus en Provenza. Y, en este último reino, tres grandes puertos: Marsella, Niza y Villefranche, la «villa franca» cuyos importantes privilegios comerciales hicieron de ella una escala muy activa.

Estos puertos eran además los terminales de las grandes rutas que atravesaban el continente de mar a mar. Las corrientes de tráfico de Francia, Flandes y Alemania por los caminos de tierra y por la gran vía fluvial del Ródano finalizaban en ellos para seguir por vía marítima hacia Aragón y las repúblicas italianas.

Los marinos castellanos —y entre ellos los gallegos— frecuentaban esos puertos, generalmente sólo en calidad de transportistas; en otras partes de este trabajo se examina su participación en el abastecimiento de trigo a Génova, Florencia, Cataluña y Valencia, llevando además en unas naves los géneros que las grandes compañías alemanas —Jous Humpis, la *Magna Societas* de Ratisbona, la de Ravensburg— distribuían por el Mediterráneo. Veremos aquí, por lo tanto, solamente sus relaciones directas con los mercaderes de esta región; sus transportes, operaciones comerciales y asentamiento en el país, contando siempre con las limitaciones que ofrecen las fuentes.

* * *

Para la costa francesa del Languedoc no tenemos más información que la indirecta, procedente sobre todo de fuentes catalanas y genovesas. Por ellas sabemos que

(371) «El pescado salado o seco era un artículo de uso corriente —escribe Braudel refiriéndose a finales del siglo XVI—; pero su comercio se movía dentro de cortas distancias, como las que cubrían con destino a Italia los barcos provenzales. Las únicas excepciones eran el transporte de barricas de atún del Portugal meridional hasta Italia y Flandes, y ciertas importaciones extranjeras como el bacalao o los tabales de arenques que desde 1580 llegaban en los navíos nórdicos a los puertos occidentales del mar Interior; en tanto que por el este, el caviar y la botarga del mar Negro hacían la conquista de los mares orientales, llegando en el siglo XVI hasta la lejana Abisinia» (*El Mediterráneo*, I, 360). V. también la procedencia del arenque (Amberes) y del bacalao (Londres), que indica Carande en LAPEYRE/CARANDE, *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, VI Congr. H.ª C. de Aragón», p. 732).

(372) La falta de sardina se señala como una de las causas por las que se han empobrecido las rentas del Arzobispado de Santiago en esos años (*Pleito Tavera-Fonseca*, f. 1578 v.).

acudían sobre todo por trigo, al puerto de Agde, y que lo hacían contratados ya desde otras partes; no hay indicios de que tuviesen allí una base de operaciones ni de que fuesen expresamente a vender alguno de sus artículos. Sin embargo, en esos mismos viajes son fletados, al menos ocasionalmente, por mercaderes de la región, como los de Montpellier que en 1397 cargan pieles de Leucate a Génova en la nave de Johan Goterres de Santiago (373).

La importancia que hacia mediados del XV cobró la flota mercante francesa en el Mediterráneo, gracias al impulso imprimido por Jacques Coeur, no debió de poner nada fácil el mercado de fletes para estos patrones gallegos; aparte de esto, los grandes centros comerciales eran interiores; no estaban comunicados con el mar más que por sus *graus*, que eran apenas puntos de carga y descarga, lo que tampoco favorecía un contacto directo entre mercaderes y transportistas. La presencia, bastante intensa, de los gallegos en los cargaderos del Languedoc va a ser en gran medida un fenómeno periférico, e inscrito en las rutas comerciales de otros países.

* * *

El reino de Provenza, en guerra con los catalanes desde los años 20 del siglo XV, presentaba un panorama más complejo. El no haber podido hacer una búsqueda personal en los archivos marselleses y limitarme a trabajar en gran medida a partir de material ajeno (374) impone una cierta reserva a mis afirmaciones; con todo, lo que se puede deducir es que la actividad de los gallegos en la costa de Provenza, y especialmente en Marsella, se desarrolla en dos planos de distinta importancia.

Desde poco después de su llegada al Mediterráneo entraron, al servicio de catalanes e italianos, en las rutas del trigo, que iban a buscar a Niza, Villefranche, Port-de-Bouc, Aigues-Mortes... sin tener mayores contactos con el mundo mercantil provenzal, donde eran simples aves de paso. Desde fines del siglo XIV, el puerto de Marsella les era familiar, sobre todo a los que trabajaban para los italianos.

Pero el mercado de fletes en la propia ciudad no se les abrió verdaderamente hasta finales de 1423. El 20 de Noviembre de ese año, la escuadra de Alfonso V de Aragón, en guerra con Luis de Anjou, atacó Marsella y causó estragos en el puerto, dejándolo prácticamente sin flota y, en cualquier caso, cortándole las rutas del Mediterráneo occidental. Fue la gran ocasión que aprovecharon los marinos castellanos —vascos, gallegos y andaluces— para desempeñar la función de flota auxiliar de la ciudad, que trataba de levantar su economía destruida por la guerra reanudando sus relaciones comerciales (375).

Tan indispensables se hicieron y de tal forma prosperaron y se arraigaron en ella, que muy pronto, en dos o tres años, se formó una colonia de castellanos del Norte

(373) ACA. Cancillería, *Marcharum*, 2286, 132 bis v.

(374) Aparte de otras referencias indirectas en fuentes y bibliografía, me he guiado por la *Histoire du Commerce de Marseille*, sobre todo por las partes a cargo de BARATIER y REYNAUD, con quienes reconozco mi deuda. En ella hay interesantes noticias sobre la actividad de castellanos —y gallegos en particular—, y a partir de sus referencias he conseguido de los Archivos Départementales des Bouches-du-Rhône microfilms de varios documentos originales, que me han permitido ampliar esta información.

(375) *Histoire du Commerce de Marseille*, Paris, 1951, II, 321-323.

(376), cuya figura más sobresaliente era precisamente un gallego, Vasco Gomes de Santiago.

Vasco Gomes, a pesar de su nombre, era seguramente de La Coruña, un patrón de barco a quien encontramos pocos años antes de paso por Valencia (377). Entre 1423 y 1426 se estableció definitivamente en Marsella y adquirió la vecindad, aunque sin perder su nacionalidad castellana, convirtiéndose en un fuerte mercader y armador. Parte de su éxito lo debió seguramente a sus actividades de intermediario mercantil entre Marsella y Valencia, en tierras del enemigo. Valencia, Alicante y otros puertos levantinos suministraban el esparto, indispensable para la afamada industria de cordelería marsellesa, y Vasco Gomes se movió siempre activamente en esa línea comercial, fletando en ocasiones navíos castellanos (378), o haciendo él mismo el viaje en su propia nave (379). Cuando, en 1428-29, hubo un recrudecimiento de la piratería catalana que entorpeció el comercio marsellés, armó un navío en corso contra ellos, inversión triplemente lucrativa porque, aparte de defender sus negocios y los de sus convecinos, le dio oportunidad de conquistar presas y méritos cívicos (380). Por lo menos desde finales de 1437 o principios de 1438 era Cónsul de los Castellanos para toda Provenza (381), y desempeñó este cargo hasta 1456, fecha en que, tal vez por fallecimiento, fue sustituido por el marsellés Antoine Fabre (382).

Sus operaciones mercantiles se extendían en un radio geográfico muy amplio: comerciaba en vino con Roma (383), Bretaña y Flandes (384). Sin embargo, no tenemos noticia de contactos comerciales con Galicia, con la que tampoco parece haber conser-

(376) *Ibid.*, 546.

(377) ARV. B-251, ff. 135, 364. Cf. también un Vasco de Santiago que en 1421 opera entre Génova y Valencia (ASG. *Dictus Catalanorum*, ed. ZUNINO/DASSORI, p. 42).

(378) En 1426 recibe esparto y cerámica de Valencia en un navío vasco (AM Marseille, *Serie C.C.* 2.200, cit. *Histoire du Commerce...* II, 676). En 1427 fleta la nave de Juan de San Juan, de Ondárroa, para ir a Valencia con una comanda de 400 fl. en mercancías diversas, de A. Massatel, P. Audibert y suyas (su parte es de 150 fl.), para su venta o trueque en Valencia. De esta comanda, Vasco Gomes había ya invertido 67 fl. en un cargamento de esparto que le esperaba en Alicante (ADBR. Laget-Maria 351 E, n.º 236, ff. 70-70 v.); también fleta el navío vasco *San Nicolás* para ir a por sal a Ibiza (*Ibid.*, f. 245).

(379) En Septiembre de 1434 está en Valencia, con Pierre Santa y Jean Boti, cargando su nave para Marsella. Los escribanos del registro de Cosas Vedadas le llaman indistintamente «Vasquo Gomiz de Galicia» y «Vazquo Gomiz, patró de nau de Massella» (ARV. B-272, ff. 211, 214 v., 215, 216 v.).

(380) ADBR. Laget-Maria 351 E, n.º 241, ff. 235 v.-240.

(381) A 4 de Enero de 1438, el «discretus vir Vascus de Santo Jacobo, Yspanus, cives et habitator Massilie, consul Yspanorum in hoc principatu Provincie», reconoce a Juan Pérez de Ondárroa, patrón de un navío que se perdió en el Ródano en Noviembre, que tiene bajo su custodia un libro recuperado del naufragio, que entregará a quien demuestre ser su legítimo propietario (ADBR. Laget-Maria, 351 E, Bodety n.º 249, f. 142 ss.).

(382) *Histoire du commerce de Marseille*, II, 546.

(383) A 13/2/1431 fleta la barca de Pere Canals de Valencia para llevarla cargada de vino a Roma, a descargar «en el lugar de costumbre» (ADBR 351 E, Bodety n.º 241, f. 127 ss.).

(384) En 1441 (Octubre-Noviembre), Vasco Gomes era uno de los cargadores y *conductores* de una expedición a Flandes vía Bretaña e Inglaterra, con un importante cargamento de vino y pastel, en las naves de Pedro Martínez de Jáuregui de Bilbao y Mateo de Arriola de Motrico, en la que participaba como asociado de Pierre Audibert, Jean Forbin y otros de los principales mercaderes de Marsella (ADBR 351 E, n.º 396, ff. 100, 103 v.-105; n.º 272, ff. 27-28, 58, 60 y 61. V. también *Histoire du commerce...*, II, 559 y n. 3).

vado muchos vínculos, y tenía, como vemos, una cierta preferencia por los transportistas vascos.

Contemporáneos y vecinos de Vasco Gomes, otros gallegos establecidos en Marsella se dedicaban sobre todo a la exportación de vino a Cerdeña, donde ya vimos a otros compatriotas suyos, instalados a su vez en la isla, actuar de importadores. Ellos, y otros personajes que encontraremos después, se comportan como auténticos emigrados, aunque en sus orígenes hayan sido unos más entre los que iban allí y volvían a Galicia todos los años (385).

El relevo de Vasco Gomes, como cabeza de estos prósperos mercaderes gallego-marselleses, lo tomó, en la segunda mitad del XV, Afonso Viciño. Como Vasco Gomes, era marino de profesión y oriundo de Bayona, donde conservaba bienes y familia. En 1466, de paso por Barcelona, supo de la muerte de su madre, Dominga Viciña, y envió a Bayona un poder a su tía Blanca Suares para que se hiciera cargo de la herencia en su nombre (386). También, como el otro, se convirtió en mercader vecino de Marsella, conservando la nacionalidad (387). Su capacidad económica debía de ser grande y el radio de sus intereses mercantiles muy ambicioso, sobre todo en dirección a Levante. En Abril de 1475 financia con un *cambium* de 240 ducados de oro venecianos a un comendador de la Orden de San Juan para hacer un viaje mercantil con una nave de la Orden, viaje en el que Viciño tenía intereses: un transporte de Marsella a Aigues-Mortes y vuelta, seguramente con trigo, y un viaje Marsella-Rodas con escalas en Porto Pisano, Nápoles, Palermo y Mesina y, en caso de que la flota turca no permitiese aportar en Rodas, una eventual variación de la ruta hacia Alejandría o Beirut (388).

Otro gallego que hace carrera en Marsella es Alonso de Veiga. Tal vez era pariente de Vasco de Veiga, un patrón de Noya activo en el Mediterráneo por los mismos años que él y que, como veremos, aparece también por Marsella. Seguramente no era sólo marino, sino experto en la construcción naval, ya que en 1478 fue comisionado por el Rey René para la construcción de dos carabelas para la flota real (389). Ya entonces era vecino de Marsella, donde se le conocía con el apodo de «Castilla». En los años 1483 y 84 desempeñaba, como delegado, las funciones del *viguier* real en la ciudad, y en 1485 era *subrestant* (tal vez capataz de los astilleros) del puerto (390).

* * *

De las mercancías exportadas por Galicia parece que no se abrían paso hasta Marsella más que los cueros, que la ciudad importaba en grandes cantidades de varias

(385) «La plupart sont des marins qui s'adonnent au commerce maritime, comme Alfonse Gonzales qui, en 1433, avait envoyé du vin à Alghero» (*Histoire...*, II, 676; cf. ADBR 351 E, n.º 242, f. 225).

(386) AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas*, 22/2/1466.

(387) «... mercatore hispano, civi et habitatori... Massilie» (ADBR. Laget-Maria 351 E, n.º 449, f. 47 ss.).

(388) *Ibid.*

(389) A 13/3/1478 contrata con el marinero Antoine Boti la adquisición y flotaje, Ródano abajo, de 30 troncos de abeto para las arboladuras (ADBR 351 E Laget-Maria, n.º 452, f. 411 ss.).

(390) *Histoire du Commerce de Marseille*, III, pp. 21-22.

partes, y cuya procedencia gallega se comprueba en más de una ocasión (391). Generalmente, los cueros andaluces y de otras partes llegaban curtidos y se vendían más caros; los gallegos, que solían ir «verdes», se cotizaban a mitad de precio (392).

El pescado tenía muy pocas oportunidades de venta. Marsella y Provenza en general pescaban y salaban —incluso exportaban— su propia sardina y atún. La ciudad se abastecía de la costa circundante y tenía su propia industria de salazón. No se mencionan importaciones de pescado procedentes de Castilla o Portugal hasta los años 70, en que se empieza a importar atún de Andalucía (393).

En cuanto a la actividad mercantil secundaria realizada por los transportistas en concepto de pacotilla, o reservándose incluso una parte mayor del espacio de carga, parece lo suficientemente importante como para haber llamado la atención de los autores de la *Histoire du Commerce de Marseille*. Los casos recogidos por ellos de vizcainos, gallegos y sevillanos ponen en evidencia la gran diferencia que hay entre estas cartas de fletamento «a uso de España» en las que los patrones-mercaderes hacen sentir su peso en la aventura comercial, y las que se hacen con los propios marinos de Provenza, en los que no se reserva ni la pacotilla (394): cuando en 1442 Mariotto de Nerli fletó la gran nave del vasco Juan de San Juan para ir a Flandes con vino, éste y su socio a bordo, un tal Martín de Serres, nombre con fuertes resonancias muradanas, se reservan una parte del cargamento, a descontar de los fletes, para vender en L'Ecluse. Martín de Serres se coge 200 botas, una cantidad considerable, y abona la diferencia (395). Asimismo, cuando en 1461 los hermanos Forbin fletan la nave de Vasco de Veiga de Noya para llevar trigo, las condiciones de la carta de fletamento dejan bien explícito que los hombres de a bordo podrán llevar mercancía propia (396).

Veamos, según los autores citados, la cronología y vicisitudes de esta flota auxiliar castellana, compuesta prácticamente de vascos y gallegos —pues los andaluces, otros antiguos asiduos, eran mercaderes y se alejaron de la ciudad con la guerra—. Desde el año del *raid* catalán hasta casi mediados del siglo fue su época más activa, siempre sobre las viejas rutas del trigo y de la sal, del vino a Cerdeña, del esparto de Valencia, con un solo trayecto inédito: la isla de Córcega, a la que los gallegos no van nunca desde otras partes (397).

---

(391) «Depuis 1425 nous trouvons trace de ces beaux cuirs fournis par les troupeaux du Nord-Ouest de la péninsule dont les tanneries marseillaises traitaient de grandes quantités... Pendant toute cette période tragique de 1435 à 1445, où Marseille dut se replier sur son voisinage immediat, les cuirs de Galice ne semblent pas avoir manqué en Provence; les grands marchands, les Forbin, les Vento, les Remesan, en vendaient frequemment... Cette marchandise était-elle apportee comme fret d'aller par ces navires basques qui ensuite se livraient au cabotage? Cette hypothèse est séduisante, mais aucun document ne vient la confirmer» (*Op. cit.*, II, 547, 549).

(392) Entre 1425-1445, los cueros curtidos se venden de 30 a 35 florines la traca; los verdes, a 16 fl. (*Histoire...*, II, 547, 549). A 29/11/1442, Raymond de Mars compra a Jean Forbin y Mariotto de Nerli «60 coria bouina de Galicia ponderis trium quintalium quolibet faysso», a 7 gros/pieza (ADBR, Chanot 391 E, n.º 48, ff. 252 v.-253).

(393) *Histoire...*, II, 649 ss., 780 ss.

(394) *Ibid.*, 889.

(395) ADBR, Laget-Maria 351 E, n.º 252, ff. 64-67 v.

(396) ADBR, Chanot 391 E, n.º 66, ff. 342-343 v.

(397) En Septiembre de 1439 el coruñés Johan de Deus fleta su nave *Santa Maria*, de 17 tripulantes, a Louis Imbert, mercader marsellés, para ir a coger sal a Bouc y llevarla al puerto de Calvi (ADBR, Chanot 391 E, n.º 46, ff. 146-146 v. Ese mismo año se localizan en Marsella dos

A partir de 1445, el auténtico bloqueo a que los catalanes habían sometido a la ciudad va cediendo; a su vez, a los castellanos les salen nuevos competidores: la reconstituida flota francesa del Mediterráneo, que hace menos urgentes sus servicios como intermediarios; entre 1451 y 1464 desaparecen prácticamente de Marsella (398) aunque, al menos los gallegos, siguen yendo por los cargaderos de grano durante la guerra civil catalana, en las expediciones de aprovisionamiento a Barcelona emprendidas desde 1461. Los mercaderes marselleses tomaron parte muy activa en este tráfico (399). Algunos patrones gallegos establecieron una vez más su base de operaciones en Marsella en los últimos años del periodo, y aprovecharon también la demanda de grano para hacer negocio por su cuenta. A principios de 1461, Vasco de Veiga, con su nave *Santiago*, era uno de éstos. Durante un viaje a Villefranche, el guardián de a bordo, Gonçalo de Penela, que se ha quedado en Marsella como apoderado suyo, le contrata un viaje a La Ampolla con 4.500 *setiers* de trigo, medida de Arles, cargado por Jean y Jacques Forbin; el resto del espacio de carga se lo reserva el patrón (400).

En el período 1478-72 baja mucho la actividad de los castellanos, hecho que Reynaud achaca a la guerra entre Juan de Calabria y el rey de Aragón, conjeturando que emigran al servicio de Francia, Aragón o las ciudades italianas (401). Pero el caso es que precisamente en esos años es cuando tampoco aparecen por ninguna otra parte. Empiezan a volver a partir de 1473 (402), pero no sabemos qué proporción de gallegos había entre ellos. Los *recepta stacarum barcarum* de fines del siglo XV para Fréjus, uno de los cargaderos de trigo, dan una ausencia total de buques castellanos o portugueses (403).

Con la anexión de Provenza al reino de Francia en 1481, Marsella se convierte en el primer puerto francés del Mediterráneo. No tenemos más noticias sobre su recurso a los castellanos; no se registran movimientos entre esta ciudad y los puertos catalanes o valencianos en las correspondientes fuentes. El frecuente estado de guerra entre Francia y Castilla contribuyó a un progresivo distanciamiento, sólo interrumpido por esporádicos viajes de patrones gallegos desde Cataluña a alguno de los tradicionales cargaderos de trigo.

---

navios más de La Coruña: el ballener *San Marcos* y la *Santa Lucia* (Cit. *Histoire...*, II, 548, n. 10); las referencias de la cita no están correctas y no he podido localizar los originales para más detalles.

(398) *Histoire...*, II, 677.

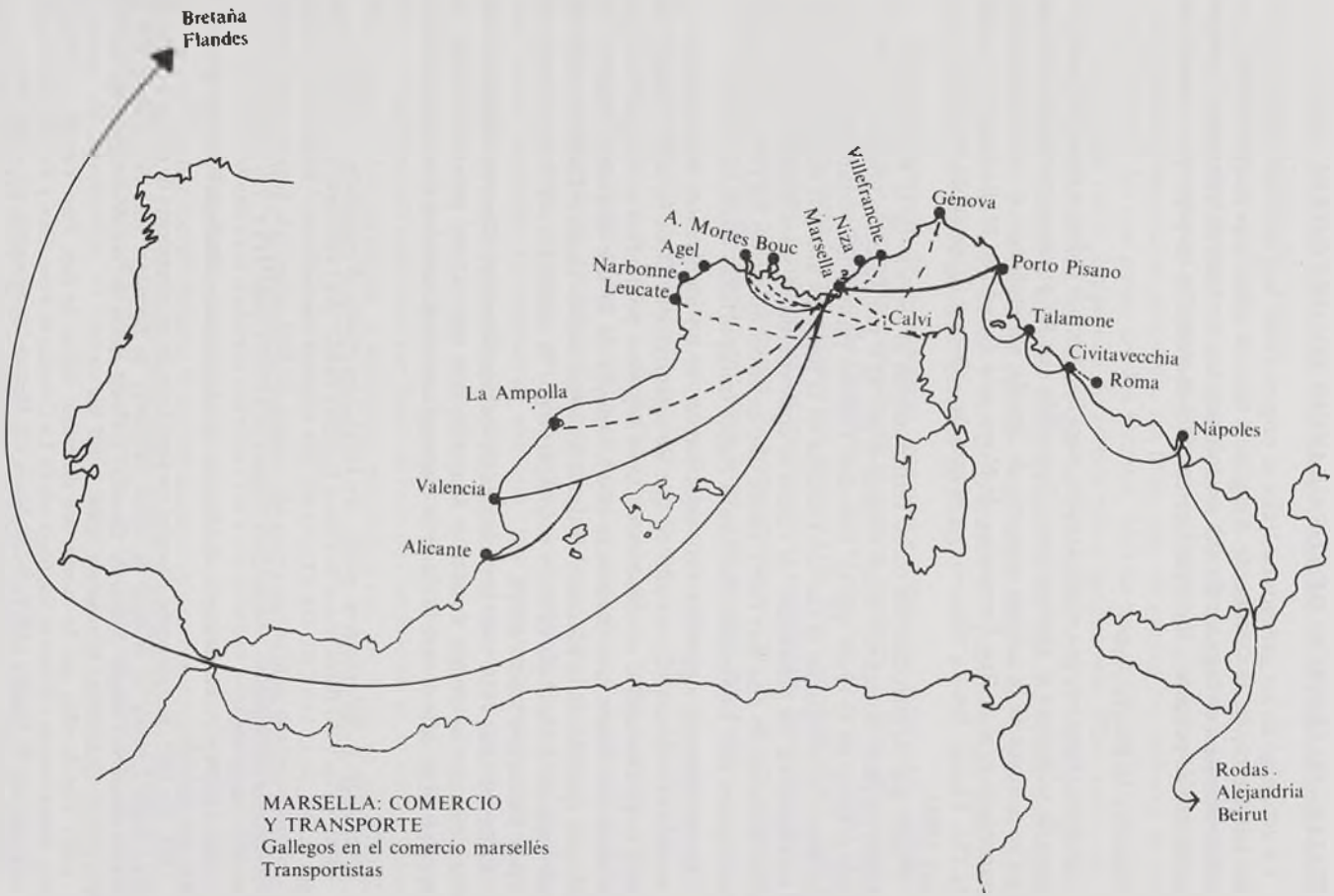
(399) «Les événements qui se déroulèrent en Catalogne de 1462 à 1472 et les opérations militaires qui s'ensuivirent donnerent aux marins castillans l'occasion de reparaître dansn les eaux provençales. Nous avons vu la précipitation avec laquelle les marchands marseillais s'efforcèrent de ravitailler en blé l'Aragon en 1462; les principaux bénéficiaires de cette hâte furent les Espagnols qui en profitèrent pour exiger des indemnités elevées des affrèteurs... en février 1464 (*sic*: 1461) Vasco de Viega (*sic*) de Noya... emportait 4.500 setiers de froment à Ampolla... (*Ibid.*, 550)».

(400) ADBR, Chanot 391 E, n.º 66, ff. 342-343 v. El pago se hará en Tortosa, y en florines de oro.

(401) *Histoire du commerce de Marseille*, II, 551.

(402) *Ibid.*, 554.

(403) ADBR, B-2608 a 2611, en FEVRIER, P.-A., *La basse vallée de l'Argens. Quelques aspects de la vie économique de la Provence Orientale aux XVème et XVIème siècles*, «Provence Historique», IX (1959), pp. 38-61, esp. pp. 48-49.



MARSELLA: COMERCIO
Y TRANSPORTE
Gallegos en el comercio marsellés
Transportistas

3) *ITALIA: AL SERVICIO DE LOS GRANDES POLOS COMERCIALES*

La actividad de los gallegos en Italia se originó como una derivación de su presencia en los puertos de la Corona de Aragón, si bien se inició con mucha rapidez, casi simultáneamente a su llegada. En ella predominan los servicios de transporte, teniendo el suministro de pescado y los otros intercambios mercantiles un papel muy secundario.

a/ *Genova y la Riviera ligur*

El puerto ligur era una escala familiar para los marinos gallegos desde los primeros tiempos de su llegada al Mediterráneo. Es posible que los primeros contactos se hayan hecho ya a través de la colonia genovesa de Sevilla; sin embargo, el viaje más antiguo documentado es el de Roy Fernandes, de Noya, que, fletado en Mallorca por un factor de la Cía. Datini, llevó a Génova, en Marzo de 1394, un cargamento de pastel, arroz y lana (404).

Puede que su introducción como transportistas al servicio de la República, en un mercado de fletes dominado desde mediados del XIV por vascos y andaluces (405), se hiciese a favor de la crisis que en los años 1393-96 puso a los vizcaínos frente a los genoveses y al servicio de la facción francesa en el juego de alianzas del Mediterráneo. De servidores de los genoveses, los vascos se convirtieron en unos temibles adversarios que les atacaban en alta mar (406); puede que en aquel momento los primeros gallegos constituyesen una bienvenida alternativa como transportistas auxiliares (407).

En las décadas siguientes los viajes fueron, si no numerosos, muy regulares: a partir de 1411 apenas hay un año en que no aparezca por Génova algún gallego que otro, y es posible que si se conservasen unos registros portuarios en condiciones para esos años nos diesen una frecuencia mucho mayor de la que se puede observar. En 1422, por ejemplo, siete patrones distintos hicieron varios viajes a Génova solamente desde Valencia y Cataluña (408), y se utilizaron por lo menos los servicios de otro más, en viaje Valencia-Flandes (409).

Entre los años 1424-1440 la presencia de los castellanos en Génova experimentó un fuerte descenso: el ataque catalán a Marsella, que dejó a este puerto sin flota, los concentró en él, ante la oportunidad de imponer sus condiciones en el mercado. Son los

---

(404) ADP. n. 960. *Quaderni mutili...* en DINI, *Una pratica di mercatura...*, p. 209.

(405) Ya en 1350 fletan naves de Castro Urdiales (ASG. Not. Tommaso de Casanova, XVI (1360), f. 200, en L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales... 1320-1400*, I, p. 328. Para la importancia de su presencia en los años finales del XIV, antes de la llegada de los gallegos, cf. los registros del impuesto «Ambasciata Anglie» de 1376-77, publ. DAY, *Les Douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris, 1963.

(406) HEERS, J., *Le commerce des Basques en Méditerranée*. «Bulletin Hispanique, LVII, 3 (1955), pp. 294-295.

(407) En 1397, Bartolommeo Flisco es consignatario de un cargamento de cueros y pieles que le llega desde Leucate en la nave de Johan Gutierrez de Santiago. Esta es apresada por los catalanes dentro del mismo puerto de Genova, y Flisco recibe del rey de Aragón una carta de marca (ACA. Cancillería, *Marcharum*, 2286, f. 132 bis v.).

(408) Tres de ellos, por lo menos, son de Noya: Johan de Ben, Pero Vasques y Johan de Oscira. Johan Suares y Vasco de Santiago son de La Coruña; de Pero Vidal y Fernán Sanches sólo se sabe que son de Galicia (ARV, B-258 bis, f. 13; *Dictus Catalanorum*, pp. 40-42, 44).

(409) Gomes Pita, de La Coruña (ASG. Not. Giuliano Canella, VI, f. 135, en DOEHAERD-KERREMANS, *Les relations commerciales... 1400-1440*, p. 308).

años en que estarán más activos en Provenza, y también al servicio del gran enemigo de Génova, la Corona de Aragón.

Sin embargo los gallegos, una vez más, no se dejan afectar por esta situación. Si esos años están efectivamente muy ocupados en Barcelona, sus relaciones con Génova no cambian. Los mismos patrones que tienen su base en la capital catalana actuarán como transportistas de los genoveses, sin tener muy en cuenta los periodos de tregua o de guerra por los que pasan los dos Estados. Más de una vez incurrirán en arrestos por llevar en sus naves mercancías de ambos países beligerantes. Ellos van a ser, con su pabellón neutral, el hilo conductor que va a mantener vivo el comercio de Génova con Barcelona, Valencia y las islas. Los patrones de las Rías Bajas que descargan su pescado todos los inviernos en los puertos aragoneses van a incluir a Génova entre sus escalas, y no sólo en viajes de ida y vuelta: la ciudad se va convirtiendo cada vez más en una base y una plaza para el mercado de fletes.

El distanciamiento de los vizcaínos, que nunca había sido total (410), termina en los años 40 cuando Provenza, repuesta de la guerra, recupera la flota marsellesa. En 1448 se restaura el Consulado de Castellanos, que existía por lo menos desde 1421, y que va a ser desempeñado casi siempre por vascos (411). Entre los años 1448 y 1465 está el período de máxima actividad de los transportistas castellanos. Pero éstos van a ser sobre todo vizcaínos y guipuzcoanos. El transportista gallego va en este momento a experimentar, por lo menos durante unos años, una peculiar mutación.

Hasta entonces, los hombres que encontrábamos en Génova eran nuestros conocidos de los otros puertos mediterráneos: gente de Pontevedra, Noya, Muros, algunos de La Coruña, otros — muy pocos — de Bayona, con sus barcas, balleneres y naos ligeras, que llegaban con carga mixta recogida en puertos aragoneses y provenzales, generalmente con consignatarios catalanes en la ciudad, a donde iban solamente a descargar. Los que van a estar al servicio de Génova en los años 50-60, cuando la guerra con Aragón crea problemas de suministro, son otra clase de gente: coruñeses en su totalidad, aparentemente no vinculados al pescado ni al comercio con Cataluña, armadores de gruesas naos con las que van a operar a la manera de los vizcaínos, con quienes establecen una competencia frontal. Especializados en el transporte masivo de sal y grano, se caracterizan ante todo por tener su base de operaciones en la misma Génova. Posiblemente estos coruñeses ya aparecían, mezclados con los otros, en los años anteriores: son los que pasan por los registros del Grao de Valencia como fantasmas, sin cargar ni descargar, en ruta hacia otras partes.

De todas formas, la posición de vascos y gallegos como transportistas es completamente distinta. Mientras el *tramping* estival es para los gallegos una forma de redondear la expedición que han hecho para exportar su pescado, de amortizar el largo viaje desde Galicia y de ocupar lucrativamente el tiempo hasta el retorno en otoño para la próxima campaña, para los vascos, menos interesados en los mercados mediterráneos, el transporte por cuenta ajena, el alquiler de servicios, es su razón de estar allí; su principal producto de exportación, el hierro, no tiene tanta salida en Génova como en otras

(410) Heers sigue encontrando algunos en 1429, 1430 y 1431 (*Le commerce des Basques...*, p. 296).

(411) V. lo escrito sobre Consulados de Castellanos en la Introducción a esta segunda parte.

partes, aunque haya expediciones de él, casi siempre hierro elaborado en forma de clavos o anclas (412) desde Vizcaya.

La observación del mercado de transportes de Génova refleja elocuentemente esta situación. En 1454, vascos y gallegos, en su dimensión transportista, pierden la clientela de Barcelona, con la Pragmática que elimina prácticamente a los transportistas forasteros. En consecuencia, levantan el campo y el mismo año unos y otros aparecen en Génova, iniciándose un período de asidua concurrencia que durará hasta que, en 1469, la República se libre de ellos por una disposición similar (413). Pero el negocio que Génova ofrece es el transporte, y nada más. Los vascos aparecen en masa y, formando un bloque solidario, tratan, con bastante éxito, de copar el mercado frente a los gallegos. Es una cuestión de supervivencia. Los gallegos, en cambio, siguen con unos fuertes intereses creados en Barcelona, a donde continúan yendo con su pescado —bien pertrechados de salvoconductos de una y otra parte cuando estalle la guerra civil— y no tienen que aferrarse al mercado genovés con el ahínco de los vizcaínos.

Durante los años centrales del XV, el patrón gallego estará en un continuo vaivén entre Barcelona y Génova, rondando siempre en torno a Barcelona, pero metiéndose en otras partes donde encuentre un hueco; en los largos años de ausencia de Cataluña como transportistas —aunque no como importadores de pescado— del 53 a la década de los 80, hay también períodos de desaparición del puerto de Génova. En 1454 faltan llamativamente de las fuentes, pese a haber registros portuarios —el *Dictus Catalanorum*— para esos años. Tal vez, muy reciente la pragmática barcelonesa, se vuelven directamente a Galicia después de descargar y no van a Génova por propia iniciativa. Pero en el período 1461-64, cuando su breve pero intensa reaparición en Barcelona, desaparecen nuevamente de Génova, y esta vez por largo tiempo, y con el resto de los transportistas castellanos, arrastrados por los malos vientos de la guerra, de la crisis y de las medidas proteccionistas (414).

Por el contrario, y mientras se mantienen allí, el predominio de los vascos en la república ligur es absoluto, y no sólo cuantitativamente, como ya ha señalado Heers en su citado trabajo sobre ellos. Vascos son los cónsules de Castellanos que conocemos, y de vizcaínos exclusivamente se compone el tribunal arbitral que da sentencia en un litigio entre uno de sus paisanos y unos mercaderes de La Coruña (415). Mientras que, en términos generales y para el área mediterránea, gallegos y vizcaínos procuran prescindir los unos de los otros, aquí los primeros tienen que recurrir a los segundos como árbitros, testigos, avales y prestamistas.: tan aislados se hallan de sus paisanos. Es muy raro encontrar dos buques gallegos juntos en el puerto de Génova, aunque operen

(412) MUSSO, G. Giacomo, *Genovesi e Portogallo nell'età delle Scoperte (Nuove ricerche d'archivio)*, Genova, 1976, pp. 41, 56.

(413) «Il 19 ottobre [1469] la Republica emanò un decreto assai importante atto a tutelare il proprio commercio ed i propri navigli, con cui si impediva ai Genovesi di caricare merci su imbarcazioni straniere perchè, dato l'uso di servirsi de imbarcazioni biscagline e catalane per il minor costo, quelle locali rimanevano inutilizzate e venivano abbandonate in secco ed in disarmo (ASG. Litterarum 24:1800, cc. 182 r.-183 r., en BALBI, G., *Le relazioni tra Genova e Aragona dal 1464 al 1478*, «Atti I Congresso Storico Liguria-Catalogna», Bordighera, 1974, p. 482).

(414) Cf., para los años 70, el cartulario, publicado por Laura BALLETTO (Genova, 1979), de Battista de Luco, hombre muy en contacto con el mundo marítimo, y en el que no aparecen gallegos ni vizcaínos.

(415) ASG. Not. T. Duracino, 4/227.

varios en él en el mismo año. Son unos *tramps* solitarios, sin intereses comunes en esa plaza, en la que el comercio parece ocupar un lugar muy poco significativo.

* * *

Génova no es, para los gallegos, un mercado de pescado, pese a su mención como tal en algún documento redactado en la propia Galicia (416). A la ciudad llegan grandes cantidades de pescado seco, salado y en todo tipo de conserva. Una pequeña parte se la suministran los puertos de la Riviera, pero la mayoría les llega del extranjero: Flandes, Provenza, Andalucía, Oriente. Anchoas, arenques y, sobre todo, su amado atún en aceite (417). Sin embargo, no hay ni rastro de la pesca de Galicia y Portugal, omnipresente en otras zonas del Mediterráneo occidental (418). Si los gallegos no consiguen colocar su sardina en Génova, por lo menos en cantidades observables, puede deberse en parte a ese abundante suministro de atún, caviar y arenque de Flandes, indudablemente más apetitosos que la sardina arencada y el congrio seco, que es evidente no son muy apreciados por los genoveses (419).

Si algún comercio directo había entre Génova y Galicia, debía de hacerse sobre todo a través de las escalas genovesas en La Coruña. Los gallegos que van al Mediterráneo llegan a Génova ya en su fase de transportistas, y raras veces conservan a bordo alguna mercancía cargada en Galicia, que los genoveses les compran. En la nave de Martín García, coruñés, fletada según todos los indicios en Cádiz o Sevilla, hay diversas partidas de cueros gallegos, por un total de 170 piezas (hasta las casi 5.000 que van a bordo, el resto es de Berbería y de «Hispania»); lino, en bastante cantidad, seguramente también de procedencia gallega y por un total que se traduciría entre 3.000 y 4.000 Kg. (420). También podrían ser de Galicia tres fardos de pieles de cabritos, con un peso

(416) Unos documentos de Pontevedra de 1433-34 aluden a unas eventuales y teóricas cotizaciones de la sardina «en Barcelona, o Valencia, o Sevilla o Génova» (MP, C II-5, ff. 7 v., 14 v.). Es un dato sin contexto, porque sigue sin haber el menor apoyo de que haya existido un tráfico real con esta plaza en el siglo XV.

(417) «La mer, à Gênes, est très peu poissoneuse. 'En este mar de Génova non se cria pescado sino muy poco' (P. Tafur). Certes, les gens des environs apportent chaque jour leur peche à la «clappa piscium». Quelques bourgs comme Camogli s'étaient déjà spécialisés dans ce travail. Mais cela reste très peu de chose. D'où l'habitude, assez paradoxale pour un grand port, de consommer surtout des conserves de poissons. Gênes en reçoit de toutes sortes et de partout: harengs de Flandre, poissons salés de Provence ou du Levant espagnol, thon à l'huile d'Andalousie, caviar et salaisons d'Orient. Là encore, trafics considérables. D'Espagne viennent, par exemple, des quantités de barriques de thon à l'huile: des chargements de 100 fûts et davantage. Les homes d'affaires génois se sont d'ailleurs interessés à la production elle-même. Ils suivent de tres près les pêcheries de Cadix et ce sont eux qui dirigent celles de Sfax» (HEERS, *Gênes*..., 358). Esta larga cita muestra el profundo conocimiento que tiene este autor del mercado de pescado en Génova: si hubiera importaciones de Galicia, no hubiera dejado de registrarlas. Pero la alusión al «pescado salado del Levante español» es intrigante: ¿puede tratarse de reexportaciones?

(418) En el ASG, S. Giorgio hay un registro fiscal, la *cabella pesce*, que refleja el abastecimiento de pescado: gallegos y portugueses están ausentes de él.

(419) Los genoveses cargan atún para su consumo a bordo de los navíos gallegos (ARV, B-269, f. 306 v.).

(420) Va pesado en cántaros genoveses; pero hay 10 sacas sin pesar que pueden representar una diferencia de entre 500 y 1.000 Kg. (ASG, Not. Oberto Foglietta, 4-II 310 (1455).

GENOVA
RUTAS DE APROVISIONAMIENTO
DE LA CIUDAD

total de 40 lb., importados desde Valencia por Francesch de Muntell para Marco di Figareto, y llegados a 27/1/1421 en la nave de Pero Vidal (421).

¿Qué vamos a decir de la otra dirección del tráfico? Se sabe todavía menos, aunque se importaba el alumbre, llegado en las naves genovesas de la carrera de *Ponente* (422), y seguramente también las ricas telas —terciopelos, sedas, brocados— que los gallegos se llevan de otras partes de Italia. En cuanto a los productos sacados directamente de Génova, sólo he encontrado un cargamento de cobre que sale en la nave de Pero Vasques, con destino a Galicia, en 1446, cargado por Filippo di Marxi por cuenta de Domenico Spinola di Luculo (423).

Quisiera poder decir que esta falta de datos es provisional. Es cierto que la documentación no es propicia: la serie de los *Carati*, los controles aduaneros para el tráfico general, está gravemente mutilada y con lagunas importantes; la documentación notarial no se ocupa de asuntos de este tipo; los otros registros portuarios o similares que se conservan —las gabelas de la sal y del grano, el *Dictus Catalanorum*— reflejan selectivamente la actividad transportista de los gallegos. Es posible que el comercio de cueros tuviera una cierta importancia; pero mientras no se encuentren detalles de cargamentos de naves, no hay forma de saberlo. Con todo, el resto de la documentación paralela apunta al hecho de que los gallegos que iban por Génova eran, ante todo y sobre todo, transportistas. Es probable que al salir de allí, en el viaje de vuelta hacia Galicia, tomasen, en un último servicio, carga para Valencia o Sevilla, y que las mercancías propias que se llevasen fueran muy pocas.

Mucho más importante que la actividad comercial es, por lo que respecta a Génova, la que se desarrolla al servicio de mercaderes de la ciudad en funciones de transporte por el Mediterráneo occidental.

*** Las rutas de abastecimiento: trigo y sal**

Los gallegos operan exclusivamente sobre tres de los diversos centros donde los genoveses se abastecían de grano: Sicilia, Niza y la Península Ibérica.

Al estar Sicilia sometida al señorío del rey de Aragón, la carga de grano estaba sometida, para los genoveses y sus transportistas, a muchas peripecias. Solían frecuentar los cargaderos del flanco sur de la isla: Marsala, Mazara, Sciacca, Agrigento y Licata. Si los mercaderes genoveses que controlaban este tráfico tenían su base en la ciudad de Palermo (424), el punto de llegada para tomar órdenes o informarse de la situación en los cargaderos era Trapani. De allí, el resto de la operación se dejaba a iniciativa del patrón del buque o de los mercaderes que fuesen con él. Empezaba entonces el desfile a lo largo de los cargaderos, en los que se abría o cerraba la «trata» de una forma imprevisible y muy sujeta a los vaivenes de la política internacional (425).

(421) ASG. *Dictus Catalanorum*, p. 40.

(422) Cuaderno de Diezmos de la Mar de Galicia, Portillo 1452.

(423) ASG. S. Giorgio. Sala 14. *Caratorum vetterum*-1552, f. 319. El cobre de Génova solía proceder de Quios y de Cartagena (HEERS, *Gênes*, 225).

(424) HEERS, *Gênes* (ed. abr.), 239. Es en Palermo, efectivamente, donde está Francesco Paxerio, que se desplaza a Trapani para intentar sacar de apuros a Diego Rodrigues (v. *infra*).

(425) Afonso Fernández de Mourelos, de Coruña: «con dicta nave navigare a le parte di Trapena... e poi andare con dicta sua nave a uno o doi carigatori de Scicilia, sia dentro [costa N.] sia di fori [costa S.], dove cometeranno Tomaxino e Nicolozo Spinula o altri per elli, e in quelli logi aspectare jorni octo utilli, soè jorni iiii^{or} per carigatore, e manchando in l'uno suplisa in

Generalmente, el patrón ponía de antemano límites a este vagabundeo, negándose, ya en la carta de fletamento, a pasar de un cierto punto de la costa (426).

Los viajes solían ser directos desde Génova, aunque hay noticias de buques salidos de otras partes que abastecen de trigo siciliano la Riviera ligur, como el que en 1429 hace Alvaro Crú desde Valencia a Sicilia y de allí a Savona (427).

La frecuencia aproximada de las expediciones que los patrones gallegos con base en Génova hacían a mediados del siglo XV era de una al año (428). Aunque la distancia marítima era corta, los retrasos en contactar con los agentes y en conseguir carga podían hacerlas durar hasta ocho meses: la situación de guerra con los catalanes hacía también problemático el regreso, teniendo que contar a veces con encontrar a Génova bloqueada por mar y forzar el cerco o descargar en otra parte. Dada la poca agilidad del acarreo, que no se podía aligerar, se buscaban entonces naos de gran tonelaje y bien armadas, y preferentemente de castellanos neutrales: esto explica la aceptación para esta carrera de sólo unos pocos gallegos: los otros en general tienen naves pequeñas y no muy idóneas para el transporte en semejantes circunstancias.

No hay mejor forma de comentar lo accidentado de estos viajes que observar casi paso a paso los de dos de estos hombres, los coruñeses Diego Rodrigues y Afonso Fernandez de Mourelos, que en los años 1456, 57 y 58, acabaron en presa y naufragio, gracias a lo cual están abundantemente documentados (429).

Diego Rodrigues, patrón de la nao *Santa María de Vilaverde*, del porte excepcional de 6.000 minas (unos 570 toneles), la fletó a 7 de Octubre de 1456 a un mercader catalán de Valencia ubicado en Génova, Gil Roig, que hacía de intermediario en las importaciones de trigo. Roig contrató la nave completa, sin permitirle compartirla con otros cargadores. El itinerario acordado era: una primera escala en Trapani, de 20 a 24 días, en donde debería esperarle a él o a otros dos catalanes agentes suyos, para recibir instrucciones; de allí seguiría por los cargaderos, sin pasar de Licata, cargaría 5.500 minas y, como las galeras catalanas merodeaban en torno a Génova, rendiría viaje en La Spezia, donde recibiría órdenes para descargar todo o parte del trigo allí o seguir a Génova. En el caso de que, llegado a la isla, los catalanes hubiesen hecho cerrar la trata del trigo, el fletador no se hacía responsable de los perjuicios en que incurriese el patrón.

---

l'altro» (ASG. Not. O. Foglietta Jr. 5/300). «... in nave ipsa fuerit et navigaverit recto viagio ad partes insule Sicilie ibidemque in uno seu pluribus locis dicte insule steterit, oneraverit et exoneraverit prout melius dicto patrono placuerit» (ASG. Not. T. Duracino 4/232). Diego Rodrigues, de Coruña, 1456: «de... Janua... recto viagio ire et navigare ad locum Drepani... et in eo loco stare... sive spectare diebus viginti in viginti quatuor... et deinde... ire et navigare ad unum sive alia loca carrigatoriarum dicte insule prout eidem patrono committerint, voluerint et ellegerint dicti Bernardus et Antonius [los agentes de Trapani]... et in dictis... carrigatoriis stare et espectare (ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312)».

(426) «... intellecto tamen et declarato quod dictus patronus obligatus non sit cum dicta navi accedere ad ellevandi dictum onus tritici ultra locum Lichate dicte insule (*Ibid.*)».

(427) ARV. B-265, ff. 27, 32, 35 v.

(428) Son, en 1456, Diego Rodrigues; en 1457 y 1458, Afonso Fernandes de Mourelos; en 1459, Pero de San Johan, todos de La Coruña (ASG. T. Duracino, 4/232), y en ese mismo año y el siguiente J. de Noya (AS Comune Genova, *Padri del Comune*, lib. 7, f. 104 v.).

(429) Para Diego Rodrigues, v. especialmente ASG. Not. O. Foglietta, 4-I/312 y 5/122; T. Duracino, 2/245 y 3/6; Bartolomeo Rizzo, 5/92,. Para A. F. de Mourelos, O. Foglietta 5/300; T. Duracino 3/200, 201, 210 y 4/596, 616.

A 10 de Octubre se aseguró, por valor de 300 ducados, el cargamento que se iba a llevar en el viaje de ida, y cuya naturaleza se desconoce.

Cuando Diego Rodrigues, tal vez hacia el mes de Noviembre, llega a Trapani, la trata de los cargaderos está momentáneamente cerrada; los agentes tampoco aparecen. Diego se pone nervioso y habla de romper el trato y marcharse a Ibiza a probar fortuna en la sal. Pasan los 24 días completos y los catalanes siguen sin dar señales de vida. En los puertos de la isla se empieza a comentar el caso. Francesco Paxerio, un genovés que tiene bastante trato con los gallegos y que se encuentra en Palermo, va a Trapani, al tener noticias de la situación, a ponerse en contacto con el patrón coruñés. Deben de haber llegado a algún trato privado, ya que el 20 de Diciembre Diego pide un préstamo a riesgo y acepta una letra de cambio a Filippo di Bozollo, uno de los genoveses que estaban detrás de Roig en las operaciones de importación de grano. Mientras, el escribano de a bordo se mueve por su cuenta y le negocia un viaje con otros genoveses de la isla, un contrato parcial de transporte de un cargamento de azúcar de Giraldo Lomellini, de Palermo, para llevar a Porto Pisano. Esto tiene lugar poco antes del 1 de Febrero del 57; se han perdido unos cinco o seis meses en Sicilia. Para completar la carga, Paxerio se embarca con él y se van en la nao hasta los cargaderos de Mazara y Sciacca, donde consiguen coger trigo, cebada y queso para Génova y Porto Pisano.

Emprenden por fin el viaje de regreso. Va a bordo Paxerio, para quedarse en Porto Pisano, y Paolo di Garibaldo, dueño de la mayor parte del cargamento, y que va como *conductor*. Porto Pisano es un sector peligroso, patrullado por los catalanes, y Diego va a resistirse inútilmente a hacer escala allí. Cuando llegan, se acuerda una escala mínima de tres días; pero por la insistencia de Paolo di Garibaldo se retrasa la salida, dando tiempo a que lleguen al puerto unas galeras catalanas y los capturen.

En el juicio posterior, todo el mundo coincidirá en que la culpa de que los catalanes apresasen la nave fue del *conductor* y de su indiscreta actuación. En efecto, aunque, según los testigos, los gallegos se habían armado para defenderse y la nave era de talla para repeler fácilmente el ataque y darse a la fuga, Garibaldo puso imprudentemente su persona en manos de los catalanes, pactó con ellos la entrega de la nave y su cargamento e incluso les declaró unas mercancías que llevaban escondidas. Diego Rodrigues, valiéndose de su condición de neutral, consiguió negociar con el jefe de los asaltantes, un tal mossèn Gonzalvo, que sólo se tomarían las mercancías de los genoveses y que él y sus marineros recuperarían sus bienes y efectos, como así sucedió.

Los viajes de Afonso Fernandes de Mourelos terminaron los dos en captura, y el último en naufragio. A 9 de Agosto de 1457 fletó su nao *Santiago*, de 5.000 minas (480 toneles), de la que era propietario y patrón aunque llevaba como patrón delegado a Vasco Gonçalves, a Filippo di Bozollo, con instrucciones de ir a Trapani y esperar allí los 20 días de rigor. Después de verse con Tomasino y Nicoloso Spinola, los agentes de Sicilia, emprende la ruta de los cargaderos, con órdenes de llenar la nave hasta los topes: Agrigento, Licata... tiempos de espera considerables, y seguramente ya la avería que tendrá después, porque no llega a Porto Pisano, en el viaje de vuelta, hasta el mes de Diciembre. La nave tiene una importante vía de agua, que hace peligrar el cargamento; en vez de intentar repararla, Vasco Gonçalves acelera el regreso y pocos días después sigue para Noli, donde la nave es detenida por los catalanes de Joan de Carreto y su cargamento incautado.

En Marzo-Abril de 1458 emprende un segundo viaje a Sicilia, del que sólo sabemos que, tras la recalada de Trapani, consiguió carga en Mazara. Hacia fines de Mayo o

primeros de Junio —los testigos no están seguros— estaba de vuelta, una vez más en Noli, comenzando a descargar, cuando unas galeras catalanas enviadas por Bernat de Villamarí, capitán de la flota que bloqueaba Génova, se incautan del cargamento para suministro de ella, y obligan al patrón a seguirles con su nave a la ciudad sitiada. Allí, ante el puerto y estando anclada la nao, una tempestad la echa a pique con parte del cargamento todavía a bordo. Afonso, que a la pérdida de su *Santiago* une el problema de devolver una serie de préstamos que ha pedido, se tiene que embarcar en la nave de un paisano suyo, Pero de San Johan, donde va a desempeñar funciones de escribano y seguramente realizar algún comercio por su cuenta para reponerse. El juicio por la pérdida del buque y su cargamento y los litigios en que se mete para intentar librarse de la devolución de los préstamos lo van a retener en Génova por lo menos hasta 1460.

Como el trigo de Africa y del Mar Negro lo transportan los genoveses en sus propios buques (430), dejan para los transportistas forasteros los puertos más cercanos. Los cargaderos provenzales aparecen frecuentados por los gallegos que acarrean para Génova, sobre todo en los años 20 y 30 del siglo XV; a partir de 1445 decae mucho el aprovisionamiento en esa zona (431). En 1426, Gonçalvo Salgado, de Noya, sale de Valencia para Niza, con un cargamento de sal que ha cogido en un viaje previo a La Mata; de Niza sigue viaje para Génova, y es muy probable que lo que lleve en esta segunda parte del trayecto sea grano (432). Diez años después, en 1436, encontramos de nuevo a este patrón sobre la ruta de Provenza. Ese año llega dos veces a Génova con trigo, una desde Port-de-Bouc en Junio, y otra, en octubre, desde un puerto no especificado (433). El viaje de Octubre fue importante: una flotilla constituida por varios vizcaínos y por lo menos dos gallegos más: Johan Domingo y Pero Gonçales (434).

Otra de las rutas de aprovisionamiento de trigo cubierta por los gallegos era la de «Hispania», la Peninsula Ibérica. Heers señala que este grano se cargaba en Sevilla (435). De allí seguramente proceden los diversos navíos que cargan en los años 50. Entre los importadores está Pietro Giovanni di Rivaruolo, hombre clave del comercio genovés de Andalucía. Son, en 1456, una «nave gallega» y otra «nave de Alfonso el Gallego», que ese año hacen constantes viajes a Génova con grano español, con llegadas en Marzo, Abril, Mayo, Junio y Julio (436); en 1459, un Alfonso de Lugo a quien llaman «el gallego» para distinguirlo de su homónimo de Sanlúcar, hace dos viajes, con llegadas en Agosto y en Octubre (437).

Hacia finales del siglo están también sobre la ruta Tortosa-Génova. En 1483, Gaspar de la Cavalleria fleta la nao *San Antón* de Noya, de Gil Vasques, que carga

(430) HEERS, *Gênes*... (ed. abrev.), 243, 244.

(431) *Ibid.*, 241.

(432) ARV. B-262, ff. 373 v., 117 v. (foliación invertida).

(433) «Gondisales Saligado de Ispania, patronus unius navis que appulit in Janua deversus Bochori honuste grano, dedit pro scriptum... (612 *setiers* de grano cargados por Mariotto de'Nerli, de Florencia)» (ASG. S. Giorgio, Sala 37, *Cabella grano*, lib. 800, f. 172 v.), y a 26/10 descarga 1.410 minas de Giovanni de'Gheri, de Florencia (*Ibid.*, lib. 801, f. 61 v.).

(434) *Ibid.*, lib. 801, ff. 47 v., 53 v., 118. Johan Domingo descarga 1.400 minas de G. Cattaneo y Antonio de Ingiberti, y P. Gonçales un total de 1.227 minas de Cattaneo, un saboyano y un florentino.

(435) *Gênes*... (abrev.), p. 246.

(436) ASG. S. Giorgio, Sala 37,*Cabella grano*, lib. 806, ff. 1 v., 4, 4 v., 6 v., 7 v., 8, 54.

(437) AS Comune Genova, *Padri del Comune*, lib. 7, ff. 79 v., 127.

1.300 *mitgers* de trigo entre La Ampolla y Tarragona, para llevar a Genova en un viaje de ida y vuelta (438).

Entre las rutas de la sal, parece que la de Ibiza era la única servida por los patrones gallegos; en 1435 hay un viaje hecho hacia fines de Junio por Gabriel Pérez «Secamelga», de La Coruña, con su nao *San Jorge* (439). Las fuentes dan pocos datos más, pero debía de ser una línea muy trabajada; prueba de ello es el proyecto de Diego Rodrigues cuando, como vimos antes, le falló el trato en Trapani, de irse a Ibiza sin contrato previo; su llegada a Génova con la nave cargada de sal hubiera sido siempre bien recibida. En esos mismos años, en Octubre de 1459, tenemos noticias de otro coruñés. Pero de San Johan, patrón de la nao *Sanctus Spiritus* de 160 toneles, que se prepara para este viaje (440). En 1463, en un período de tregua entre Génova y Aragón, dos mercaderes catalanes, Jacme Carmau y Jacobo de Matelli, fletan en Barcelona la nave *San Telmo* de Gonçalo Peres de Pontevedra, para llevar sal de Ibiza a Savona (441).

*** Los viajes a territorio aragonés.**

La tradicional enemistad entre la Corona de Aragón —especialmente Cataluña— y Génova, precariamente mantenida a raya por unas treguas mal respetadas y con estados de guerra abierta cada pocos años (442) dificultaba unos contactos comerciales que a pesar de todo había interés en mantener. De ahí la importancia de los castellanos, amigos de Génova y de Aragón desde el último tercio del siglo XIV; desde su llegada a los puertos catalano-aragoneses, los gallegos se van a ver empleados en esas rutas, tal vez por iniciativa de los cargadores catalanes, o de terceras personas que intervienen en el tráfico entre ambos Estados. Vimos cómo en 1394 se hizo el viaje más antiguo documentado: una nave de Noya, patroneada por Roy Fernandes, desde Mallorca y Peñíscola. Los viajes a y desde Valencia, que tuvo siempre unas relaciones mucho menos hostiles con la república ligur, fueron frecuentes desde que los documentos nos permiten ver el origen y destino de los viajes.

El detalle de estos movimientos lo hemos visto en el capítulo dedicado a los diversos territorios de la Corona de Aragón; no disponemos de documentos genoveses que nos informen sobre qué parte de iniciativa tenían los ligures en viajes de este tipo, y por lo tanto sólo sabemos que a Génova llegaban y partían buques haciendo esa ruta. Entre los nombres de los patrones, no parece haber muchos de los que tenían a Génova como su base habitual de operaciones, y es posible que la mayoría hubiesen sido fletados

(438) AHCB. Not. *Nòlits*, IX-10. El viaje se hace de Barcelona a La Ampolla, en lastre; en La Ampolla carga 1.000 *mitgers* «mesura grosa de çareyal», del fletador; en Tarragona, 300 *mitgers* de Galceran Solzina. Sigue viaje derecho a Génova. El fletador le da al patrón esteras, tablas y sarmientos con que acondicionar el pañol, a entregar en Génova al consignatario o, si los lleva de vuelta a Barcelona, al fletador, sin cargo. Los fletes se pagarán por cantidad transportada, en minas genovesas de trigo.

(439) ASG. Not. B. Bagnara, 3/216.

(440) ASG. Not. T. Duracino, 4/507, 508.

(441) AHPB. E. Mir, *Man. seg. marit. 29/7/1463-16/6/1464*, f. 10.

(442) V. BALBI, G., *Le relazione tra Genova e la Corona d'Aragona...*; COSTA, M.ª Mercè, *La pau del 1428 i els mercaders genoveses de la Corona d'Aragò*, «Actas I. Congr. Intern. de H.ª Mediterránea», pp. 555-576; y FERRER I MALLOL, M.ª Teresa, *La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la reppublica di Genova*, «Miscellanea di storia Ligure in memoria di Giorgio Falco», Genova, 1966, pp. 157-159.

desde Aragón para un viaje redondo y que los cargadores genoveses aprovechasen el regreso (443). Muchas de las naves de esta ruta son de Noya; el resto de las identificadas, de Pontevedra y La Coruña, y una de Muros, y son los mismos que llegan a los puertos aragoneses con pescado, y que luego realizan viajes desde Valencia (los más numerosos), Mallorca, Barcelona, Tortosa e Ibiza, y en ocasiones desde Sicilia. Estos últimos viajes se originan en Valencia o Barcelona en momentos de paz (1431, 1463); no son los mismos que se organizan desde Genova expresamente para ir a buscar grano, y que hemos visto más arriba.

¿Podría detectarse una parcialidad de los marinos gallegos por alguna de las dos naciones enfrentadas? No lo parece. Aunque es cierto que se movían mucho más en el ámbito catalanoaragonés, en el que tenían sus propios intereses comerciales, no parece haber ni compromisos ni conflictos de fidelidades, a nivel colectivo ni individual. En las bodegas de sus naves transportan indistintamente mercancías de unos y de otros, a veces juntas, lo que no deja de causarles problemas (444).

Parece que al menos parte del tráfico con Génova, por lo que repecta a los transportistas habituales (no a los coruñeses de los años 50), se hacía con el grupo de mercaderes catalanes residentes allí. En 1421-22, por ejemplo, las naves de Johan de Oseira, Johan Suares, Vasco de Santiago, Pero Vasques, Johan de Ben... circulaban entre los hermanos Nicolau de Muntell, en Valencia, y Francesch de Muntell, en Génova (445); al año siguiente, es Jaume Ferrer, mercader catalán residente en Génova, quien agencia los servicios de los patrones noyeses Pero Vasques y Martín Sanches, por cuenta de Gaspar Lercari, para comerciar con Cataluña (446). En 1424, Johan do Río, de Pontevedra, llega desde Mallorca con lanas y pieles enviadas por mercaderes catalanes de la isla a mercaderes «de Regno Aragoni» residentes en Génova (447), y el viaje que hacen Johan do Río y Pero Falcón en 1432 (Barcelona - Tortosa - Portovenere - Génova) es por cuenta de otros mercaderes catalanes de la ciudad (448).

El decreto de 1469 contra los transportistas forasteros fue puesto en vigor con más eficacia que el que en 1453 se había dado en Barcelona a este efecto. También afectó indirectamente a los buques que venían fletados desde Cataluña; al llegar allí les falta-

(443) «Ció che i Catalani conservano... è il monopolio dei trasporti complessivi tra Liguria e Catalogna, anche se vediamo inserirsi con sempre maggior frequenza su questo circuito biscaglini ed anche galiziani» (G. CALAMARI, *Materie prime nel traffico tra Genova e Catalogna nel quattrocento*, «Atti I Congresso Storico Liguria-Catalogna», Bordighera 1974, p. 535). Pero no se trata de una intrusión en los transportes genoveses: estos vizcainos y gallegos están a sueldo de los catalanes y forman parte de su flota auxiliar.

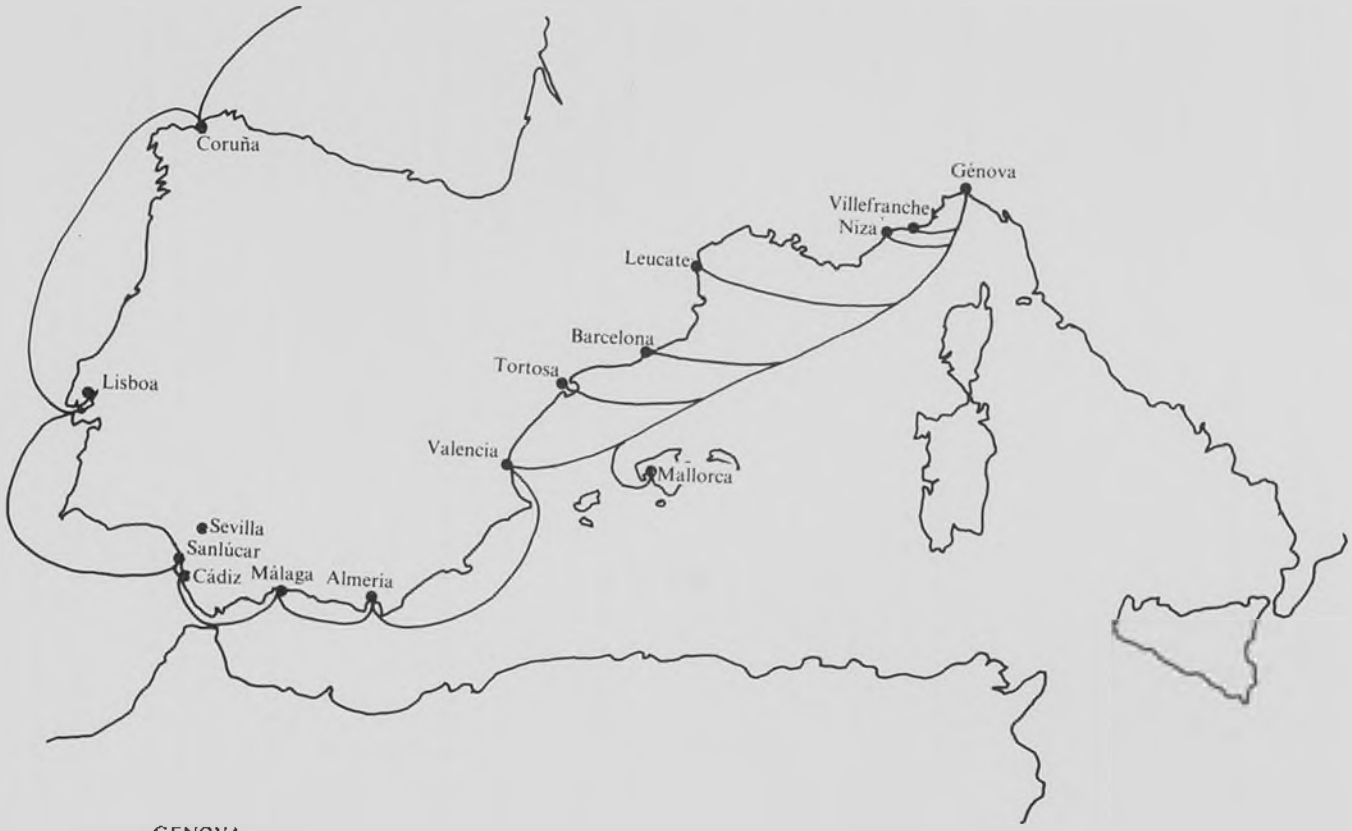
(444) El pontevedrés Pero Falcón es un auténtico especialista en cultivar ambas clientelas: a 28/8/1434 entra en Barcelona, procedente de Génova, con mercancías de genoveses, catalanes y de la Cia. Jous Humpis (ACA. G-188, ff. 18-18 v.); en 1439 es apresado en Palamós y se le incauta el cargamento por presumirse que lleva cosas de genoveses. Finalmente se da orden de restituirle la nave, por ser neutral, y se manda hacer una averiguación sobre las mercancías. Dos años después, en 1441, lo vuelven a coger en una situación parecida, averiguándose que efectivamente transportaba al mismo tiempo mercancías de ambas naciones en guerra (AHCB. *Lletres Closes* VI-5, ff. 95-95 v. y *Not.* IX-13, escritura de 7/8/1441).

(445) *Dictus Catalanorum*, pp. 40, 42, 44.

(446) ASG. Not. B. Bagnara, 4/127.

(447) *Ibid.*, 3/153.

(448) *Ibid.*, 2/151, 152.



GENOVA
TRANSPORTES Y TRAFICO
GENERAL CON OCCIDENTE

ban fletes de retorno, e incluso eran molestados en ocasiones (449). El hecho es que, desde entonces, no vuelve a aparecer un solo gallego fletado al servicio de la República.

*** El comercio con Andalucía y los países de Occidente**

Pese a caer de camino para Galicia, esta ruta no era de las principales, por las razones que se expusieron a la hora de estudiar su empleo desde los reinos aragoneses. Desde muy antiguo estaba, además, cubierta por los propios marinos andaluces, en competencia aquí con los norteños. Sin embargo, hay algunos viajes: la mayoría, insertos en la ruta Levante-Poniente que ya vimos en un capítulo anterior, fletados directamente desde Genova, o desde Valencia y Mallorca; otros, procedentes de Sevilla o Cádiz.

De allí viene, sin duda, la nave coruñesa de Martín García, fletada por agentes genoveses «in Hispania», en los últimos meses de 1454. Aparte de las mercancías que le quedaban en su viaje desde Galicia —cueros, lino, pieles de cordero inglesas — y que fueron adquiridas por genoveses, había cargado grana, orchilla, cueros andaluces y de Berbería, pasas, atún, paños de procedencia desconocida, seda, «lanas de Hispania», etc. Parte de la carga se había hecho en un puerto del reino de Granada. En una escala furtiva en Villefranche se descargaron pieles de cordero, paños y *kerseys* (pc. viii clarixiorum) de procedencia inglesa. El cargamento era valioso y suscitó una auténtica carrera por sus derechos de aduana entre los arrendadores de los *carati* cuyo período fiscal se cerraba por esas fechas y los del período entrante (450). Se trataba seguramente de uno de los que iban a Sevilla con pescado y madera, fletado por los genoveses de la ciudad en cuanto llegó.

También procede de Sevilla en 1463, fletado para Pietro Giovanni di Rivaruolo por el mercader sevillano Antonio de Villa, que va a bordo, la nave de Vasco de Veiga, de Noya, que hace escala en Barcelona (451).

La ruta de larga distancia hasta Flandes no quedaba bien cubierta por las dos flotillas que salían anualmente de Genova; expediciones fuera de tiempo o desde puertos poco frecuentados por las carracas genovesas tenían que hacerse en naves menores. En esto, también los vascos dominaban la ruta; sin embargo, los genoveses se sirvieron en ocasiones de naves gallegas, entre las que seleccionaban tal vez las de mayor porte. En 1422 Simone Justiniani asegura desde Génova, por valor de 200 florines, mercancías suyas a cargar en Valencia en la del coruñés Gomes Pita, que salía para L'Ecluse. El seguro cubría, a defecto de las mercancías, los fletes y el propio casco de la nave (que, dicho sea de paso, fue apresada en el Canal por los ingleses). En Valencia cargó mucha más gente; se hicieron escalas por lo menos en Cádiz y un puerto gallego, seguramente La Coruña, y, entre los enfurecidos consignatarios que muchos meses después de la captura seguían reclamando ante la justicia inglesa, había mercaderes de la Compañía de Ravensburg (452). El viaje de Pero Vidal que, en 1429, fletado por alguien de

(449) En 1476, «Anche i patroni biscaglini e castigliani, nonostante fossero provvisti di salvacondotti, venivano talvolta intercettati dai Genovesi» (BALBI, *Le relazioni...*, p. 497).

(450) ASG. Not. O. Foglietta Jr. 4-II/310, 311, 312, 4/279; T. Duracino, 2/87.

(451) AHPB. B. Masons Min., †O [illegible] ff. 67-68.

(452) ASG. Not. G. Canella, VI, f. 135; ARV. B-258 bis, ff. 60, 84, 104, 108 v., 110. AHM. Not. A. Contesti, 2496, ff. 196 v.-197. PRO. *Ancient Petitions* SC 8/4788.

Génova, fue de Tortosa a Flandes, seguramente con lana, llegó en cambio a buen término: se conserva un mensaje del consignatario confirmando su llegada a L'Ecluse (453).

* * *

Aun en la etapa en que Génova constituyó para ellos una base de operaciones, los gallegos nunca parecen haber estado excesivamente introducidos en su mundo mercantil. Sólo se puede proceder por suposiciones, ya que la práctica de la *apodisia*, el documento privado que no queda registrado en los archivos notariales, es un inconveniente grave de la documentación comercial genovesa y nos oculta una fracción importante del mercado. Sin embargo, hay otro índice que apunta en la misma dirección. Se trata de las estrechas relaciones que en Génova mantienen gallegos y vascos, y que es un fenómeno bastante llamativo. Los gallegos parecen haberse vuelto hacia ellos, más firmemente establecidos, muchos de ellos residentes, y que forman un núcleo en torno al Cónsul de los Castellanos, vasco también. Tienen respecto a ellos una cierta dependencia económica, les piden préstamos, los usan como intermediarios con sus fletadores genoveses, recurren a ellos en caso de arbitraje. Los vizcainos, por su parte, parecen tener en los viajes de los gallegos unos intereses económicos directos que sólo se pueden adivinar por su presencia a bordo de alguna de las naves gallegas, y por las circunstancias de algunos de los préstamos y cambios concedidos.

El examen de las condiciones de financiación de algunos de los viajes que conocemos nos puede indicar el grado de crédito y relaciones que los gallegos tenían en Génova, tanto entre los genoveses como entre los otros súbditos castellanos.

Ya en 1435, el coruñés Gabriel Secamelga, disponiéndose a hacer un viaje a Ibiza, recibía de Juan de Licona 180 ducados para equipamiento de su nave, a riesgo de ésta y a devolver al regreso (454), y de otro convecino suyo, Pero Vidal, que no era de su compañía, 25 doblas moriscas, que devolvería también a la vuelta de ese viaje o —en caso de que ya no se vieran— en La Coruña, a los ocho días de serle reclamadas (455).

En el primer viaje que hizo Afonso Fernández de Mourelos a Sicilia (20/8/1457), recibió antes de partir un préstamo de Filippo de Bozollo, su fletador: 750 £ genovesas, en concepto y lugar de una suma de 300 ducados con los que eventualmente se le indemnizaría en caso de no haber trato y hacerse el viaje en balde, y esto, como anticipo, aparte de las 1.470 libras que le debía por fletes más 10 ducados al día en el caso de producirse retrasos (456). Pero ya antes, a 3/8/57, había recibido otro préstamo, 300 ducados a riesgo de la nave (457), de Marín de Plencia, un vizcaíno que le va a acompañar en el viaje y que en Trapani, a 20/4/1458, le va a conceder un nuevo préstamo —515 ducados y 178 £ a riesgo de la nave y de los fletes—, pero actuando como agente de Filippo de Bozollo. Bozollo dio el dinero a Martín, atendiendo a que éste tenía una

(453) ASG. S. Giorgio, Sala 33, *Primi Cancellieri*, Busta 87. Ese año andan por Genova y Valencia dos patrones llamados Pero Vidal, uno de La Coruña y otro de Pontevedra. No se sabe cuál de ellos es éste; probablemente el de La Coruña, ya que estos viajes de larga distancia parecen estar casi exclusivamente a cargo de los de esta ciudad.

(454) ASG. Not. B.Bagnara, 3/223.

(455) *Ibid.*, 3/216.

(456) ASG. Not. O. Foglietta Jr. 5/300.

(457) ASG. Not. T. Duracino, 3/247.

carta de poder y procuración del patrón delegado de la nave, Vasco Gonçalves (458). Todos estos trasiegos de dinero se habían hecho en su día por medio de documentos privados, y de no haber surgido problemas para su devolución, no se hubiera tenido noticia posterior de ellos. ¿Qué papel tenía Martín de Plencia en el viaje? Invirtió en él un dinero suyo, fue personalmente a Sicilia, actuó de enlace —oficial u oficioso— entre el patrón y el fletador. Sin ser de los vizcainos avecindados en Génova —se menciona su vecindad de Bilbao— lleva varios años en la ciudad. Y, en un segundo viaje de ese mismo buque, estará también a bordo de él, salvando parte de sus efectos y aparejos cuando naufrague (459).

Y éste no es un caso único. Los gallegos van a seguir recurriendo a la financiación de los vizcaínos. A 16/5/1459, Martín de Ermendua, de Bermeo, presta a su propio riesgo 62 ducados y medio a Afonso Fernández de Mourelos, que va a Sicilia en la nave de su convecino Pero de San Johan (460). Préstamo personal, que sin duda Afonso, tras la pérdida de su nave, necesita para rehacer sus fortunas en una aventura comercial, y que deberá devolver en las 24 horas posteriores a su regreso a Génova, haciéndose esta devolución a 13/8 a través del notario Tommaso Duracino, a quien el gallego, ausente, había encomendado esta misión (461).

Sin embargo, en el viaje que Pero de San Johan hace a Ibiza, a continuación del arriba citado, es un genovés, Francesco Paxerio, quien concede un préstamo a riesgo sobre la nave, de 150 ducados, por un documento privado de 13/7/1459, y que se devuelve ante notario a 8/10/1459 (462).

A veces los términos se invierten, y son los gallegos los acreedores. Luis Carneiro, un patrón de Noya recién llegado de Valencia con un cargamento de lana, hace arrestar a bordo de su nave a un notario («Petrus Antonius Narixe», de nación desconocida) que le debe 90 ducados de oro, y sólo es puesto en libertad mediante promesa hecha ante notario, a 26/7/1460, de pagárselos en cuanto se los pida, menos 120 £ que ya le entregó (463).

Si la concesión de préstamos y cambios de unos gallegos a otros es cosa normal, no lo es desde luego esa dependencia de los otros castellanos que implica; bien un interés directo de éstos en sus actividades, bien una notable falta de crédito y de contactos entre los genoveses. Recíprocamente, y al contrario de lo que pasa en Barcelona, se nota la desconfianza de los patrones gallegos hacia sus fletadores, que se refleja en su exigencia del pago adelantado de los fletes, o de elevadas indemnizaciones en caso de retrasos o rupturas de trato (464).

Las cartas de poder y procuración concedidas por los patrones gallegos cada vez

(458) *Ibid.*, 4/227.

(459) *Ibid.* Además, en declaración que presta a 16/11/1459, y en la que demuestra estar muy enterado de los pormenores económicos del viaje (condiciones de fletamento, identidad de los fletadores, etc.) dice haberse encontrado a bordo. No sabemos mucho más sobre su identidad, profesión, ni qué hacía exactamente en Genova. Declara tener 26 años y bienes de fortuna por valor de más de 300 ducados de oro largos. (*Ibid.*, 4/596).

(460) *Ibid.*, 4/232.

(461) *Ibid.*, 4/427.

(462) *Ibid.*, 4/507, 508.

(463) ASG, Not. T. Duracino, 5/142.

(464) Diego Rodrigues, en su viaje a Sicilia, recibe, a 7/10/1456, dos préstamos para el viaje: uno de 160 ducados, de Jerónimo Campofregoso, a través de L. Centurione y F. de Bozollo; otro,

que emprenden un viaje y dejan algún problema a sus espaldas muestran una situación parecida, pero en la que se recurre más a los genoveses. Esto se debe probablemente a la necesidad de delegar en un vecino de la ciudad, ya que las pocas veces que lo hacen en castellanos, éstos son en su mayoría residentes (465). Se trata, sobre todo, de situaciones de cobro de pagos pendientes, representaciones en juicios, etc. (466), y lo curioso es que, a diferencia de lo que sucede habitualmente en otras partes, no se busca como apoderados a las personas con quienes tienen un trato mercantil habitual: fletadores, mercaderes interesados en el viaje, sino a gente aparentemente desvinculada de esto. Una de las probables razones era la del idioma: el apoderado, especialmente si se trataba de representarle en un juicio, tenía que ser alguien que, por conocer el gallego o el castellano, pudiese actuar de enlace entre ambas partes.

Como sucede en otros puertos, hay en Génova unos notarios a los que acuden preferentemente, y que cuentan con los castellanos en general entre sus clientes fijos. Si bien la documentación referente a ellos está bastante dispersa, y muchas veces tenían además que acudir al notario de la otra parte, los gallegos, en sus relaciones con los otros castellanos y para sus negocios privados, eran clientes de unos muy concretos. En los años 30 era Branca di Bagnara, instalado en el palaciò comunal, ante quien los hermanos Johan y Afonso da Pena, de La Coruña, liquidan un préstamo que tenían pendiente entre ellos (467) y Pero Vidal concede otro a Gabriel Secamelga (468); en los años 50-60 es Tommaso Duracino, en la Piazza Banchi («in bancis sub porticu domus Angeli de Nigro et fratris»), donde Pero da Prata, de Noya, da a su hermano Johan Beltran, a 8/7/1460, un poder para hacer partijas con la herencia de sus padres (469).

Hay muy pocos testimonios de cualquier tipo de intercambios económicos entre gallegos y genoveses que no deriven, directamente o indirectamente, de operaciones de transporte. Incluso la venta por Fernán Sardiña de dos participaciones (2/24) en una nave coruñesa, en los años 50, que aparentemente es el único trato no relacionado con el transporte y sus peripecias, puede que se trate de una de esas ventas formales que ponían a una nave extranjera en situación de igualdad legal con las locales, al tener al menos un copropietario de la nación, y esté hecha con la intención de ejercer sin limitaciones esa actividad (470).

---

de estos últimos, del que se le dan 235 ducados a cuenta de los fletes y de una eventual indemnización en caso de no poderse cargar trigo (ASG. Not. O. Foglietta, 4-II/313). Los fletadores, al conceder este pago anticipado en forma de préstamo, atan cabos por su parte y se aseguran de que el patrón lo devolverá en caso de incumplimiento.

(465) En 1459, Pero de San Johan concede uno a Lope de Susunega de Bilbao (T.Duracino, 4/220), que aparentemente está en Genova de paso; pero A. F. de Mourelos concede uno de carácter general a «Petrum Graciam de Mendania dictum de Tencha, Janue commorantem» (*Ibid.* 3/155) y otro *in solidum* a Bandinello Sauli, de Genova, y Ochoa de Artacho, vecino de Bilbao pero que es un mercader establecido allí permanentemente (*Ibid.*, 4/513).

(466) Como el que deja Diego Rodrigues a Jerónimo de Campofregoso a 12/10/1456 (O. Foglietta Jr. 4-I/322), o el especial concedido por A. F. de Mourelos a Oberto di Ponte a 28/5/1457 para cobrar en su nombre una deuda a Domenico Dentuto y Bartholomeo Calvo, propietarios y patrones de una nave de Genova (T. Duracino 3/157). Cuando A. F. de Mourelos se ve envuelto en problemas por los préstamos recibidos y los percances sufridos en sus viajes, y tiene al mismo tiempo que seguir con su actividad, deja poderes a Gregorio Buchalocha (T. Duracino, 3/234) y a Bandinello Sauli (*Ibid.*, 4/446).

(467) ASG. B. Bagnara, 3/309, escr. de 6/9/1435.

(468) *Ibid.*, 3/216, 223.

(469) ASG. T. Duracino, 5/125.

(470) ASG. T. Duracino, 4/182. Escr. de 20/4/1459.

MOVIMIENTO DE BUQUES GALLEGOS - GENOVA

Año	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1394	Roy Fernandes, de Noya	de Mallorca, vía Peñíscola	ADP. *Quaderni mutili*, 960
1397	Johan Goterres, de Santiago	de Leucate	ACA. Cancillería, *Marcarum*, 2286, 132 bis v.
1399	Johan Gallego, de Noya	de Valencia	ARV. MR-19, f. 44
1411	Diego Pérez, de Noya	de Valencia	ARV. B-248, 227, 229 v.
1411	Gomes Ares, de La Coruña	de Valencia (2 viajes)	*Ibid.*, 229 v., 244.
1412	Diego Pérez, de Noya	de Valencia (2 viajes)	ARV. B-248 b., 117-117 v., 257 v.
1417	Roy Gonçales de La Coruña	de Valencia	ARV.B-256, 29 v., 35, 45 v.
1421-22	Johan de Ben, de Noya	de y a Valencia (varios viajes)	*Dr. Catalanorum*, 40, 42
1421-22	Johan Suares	a Valencia	*Ibid.*
1421-22	Johan de Oseira, de Noya	a Cataluña y Valencia (varios v.)	*Ibid.*
1421-22	Pero Vasques, de Noya	de y a Valencia	*Ibid.*, 44.
1421-22	Pero Vidal (Coruña o Pontevedra)	de Valencia	ARV. B-258 bis, 13
1421-22	Fernan Sanches	de Valencia	*Ibid.*
1421-22	Vasco de Santiago	de Valencia?	*Dr. Catalanorum*, 42.
1423	Pero Vasques, de Noya	de Valencia?	ASG. Not. B. Bagnara, 4/127
1423	Martin Sanches, de Noya	de Valencia	*Ibid.*
1424	Johan do Rio, de Pontevedra	de Barcelona	ASG. Not. B. Bagnara, 3/153
1426	Gonçalo Salgado, de Noya	de Valencia y Niza	ARV. B-262, 117 v.
1429	Pero Vidal, de La Coruña	a Tortosa y Flandes	ASG. S. Giorgio, *Primi Canc.*, busta 87
1429	Alvaro Crú, de Pontevedra	a Savona, de Sicilia, Valencia y Mallorca	ARV. B-265, 27, 32
1431	Alvaro Gomes, de Muros	de Valencia e Ibiza	ARV. B-267, 150
1432	Johan do Rio, de Pontevedra	a Tortosa y Portovenere	ASG. Not. B. Bagnara 2/151, 152

Año	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1432	Pero Falcón, de Pontevedra	a Tortosa y Portovenere	*Ibid.*
1432	Martín García, de La Coruña	de Valencia, vía Savona	ARV. B-269, 41
1434	Martín Rodello	de Valencia	ARV. B-272, 89 v.
1434	Johan Moas, de Noya	de Valencia	ARV. B-272, 42, 52
1434	Pero Falcón, de Pontevedra	a Barcelona	ACA. G-188, 18-18 v.
1435	Gabriel Pérez Secamelga, Coruña	a Ibiza	ASG. Not. B. Bagnara, 3/216
1435	Pero Vidal, de La Coruña	? y luego a Galicia	ASG. Not. B.Bagnara, 3/216, 223
1435	Johan y Afonso da Pena, Coruña	? y Galicia	ASG. Not. B. Bagnara, 3/309
1436	Gonçalo Salgado, de Noya	de Andalucía o Tortosa?	ASG. S. Giorgio, *Cab. Grano*, 800, *172 v.*
1437	Gonçalo Salgado, de Noya	de Andalucía o Tortosa?	*Ibid.*, 801, 61 v.
1437	Johan Domingo	de Andalucía o Tortosa?	*Ibid.*, 801, 47 v., 53 v., 118
1437	Pero Gonçales	de Andalucía o Tortosa?	*Ibid.*
1439	Gomes de Santiago, Pontevedra	a Barcelona	ACA, *Ancoratges*, 23/8/1439
1442	Pero Gonçales	a Barcelona	ACA. *Ancoratges*, 25/10/1442
1445	Pero Vasques, de Noya	a Galicia	ASG. S. Giorgio, *Car. Vet.* 1552, 319
1445	Gonçalo Peres, Pontevedra	a Barcelona	*Ibid.*
1447	Rodrigo Gonçales (Coruña, PO?)	a Barcelona (2 viajes)	ACA. *Ancoratges* 8/6 y 7/8/1447
1453	Afonso de Lugo («el gallego»)	a Valencia	*Dr. Catalanorum*, 142, 150
1453	Johan de Noya	a Mallorca	*Ibid.*, 142
1453	Gil Rodrigues, de Noya	de Tortosa y Tarragona	AHCB. Not. *Nòlits* IX-11
1453	otra nave gallega	a Barcelona?	*Dr. Catalanorum*, 142
1454	Johan de Noya	a Galicia?	*Ibid.*, 150
1455	Martín García, de La Coruña	de Galicia, Sevilla, Provenza, Villefranche, Savona	ASG. Not. T. Duracino 2/87, y O. Foglietta 4-II/311
1456	Diego Rodrigues, Coruña	a Sicilia	ASG. Not. O. Foglietta 4-I/312

Año	Buque/Patrón	Viaje	Referencia
1456	Johan Pascual, Coruña	a Sicilia	*Ibid.*
1456	«la nave de Alfonso el gallego»	a «España» (4 viajes)	(ASG. S. Giorgio, *Cab. grano*, 806,
1456	la «nave gallega»	a «España» (4 viajes)	ff. 1, 4, 4 v., 6 v., 7 v., 8, 54
1457	Diego Rodrigues, La Coruña	a Sicilia	ASG. Not. O. Foglietta, 5/122
1457	Afonso Fdes. de Mourelos, Coruña	a Mallorca	ASG. S. Giorgio, *Primi Canc.*, 87/50
1457	Afonso Fdes. de Mourelos, Coruña	a Sicilia	ASG. Not. O. Foglietta, 5/300
1458	Johan de Noya	de Sicilia	AS. Comune GE, *Padri*-7, 104 v.
1458	Afonso F. de Mourelos, La Coruña	a Sicilia	ASG. Not. T. Duracino 4/227
1458	Diego Rodrigues, La Coruña	a Sicilia	*Ibid.*, 3/6, 116
1458	Afonso de Lugo	de «España»	ASG. S. Giorgio, *Car. Vet.* 1553, 84
1458	Johan de Ben (Noya)	de Pisa	*Ibid.*, 97 v.
1459	Pero de S. Johan, La Coruña	a Ibiza	ASG. Not. T. Duracino, 4/507, 508
1459	Pero de S. Johan, La Coruña	a Sicilia	*Ibid.*, 182, 232
1459	Afonso de Lugo	de «España»	AS. Comune GE, *Padri*-7, 79 v., 127
1459	Pero García, La Coruña	?	ASG. Not. T. Duracino, 4/613
1459	Diego Rodrigues, La Coruña	? y luego a Galicia	ASG. Not. T. Duracino 4/519
1460	Luis Carneiro, de Noya	?	ASG. Not. T. Duracino 5/142
1460	Pero da Prata y Johan Beltran, de Noya	de Barcelona y Sicilia? y luego a Galicia	*Ibid.*, 5/125
1461	Luis Carneiro, de Noya	de Valencia (varios viajes)	*Ibid.*, 6/285, 286, 308
1463	Gonçalo Peres, de Pontevedra	de Ibiza y Savona	AHPB. E. Mir, *Man. seg. marit.* 29/7/63 - 16/6/64, f. 10
1463	Vasco de Veiga, de Noya	de Sevilla, Nápoles, Barcelona	AHPB. Masons Min. *5.º man*, 67-68
1483	Gil Vasques, de Noya	de La Ampolla y Tarragona	AHCB. Nòlits IX-10

b/ *Toscana*

Aunque ni Florencia ni las otras plazas comerciales de Toscana —Pisa, Prato— tenían relaciones regulares con Galicia, y aunque sus flotas, aun incluyendo La Coruña en su hoja de ruta, aparecen poco por aquí, los gallegos no parecen haber buscado su clientela con demasiado ahinco. Por documentación no sólo aragonesa, que podría haber mostrado un sesgo inevitable, sino toscana (471), podemos ver que lo más importante de sus intercambios y encuentros se hacía en las plazas de Valencia y Mallorca, donde tenían sus principales mercados de fletes. Porto Pisano, que hemos visto muy frecuentado como escala, no será para ellos una base de operaciones ni un centro comercial.

Cuando los gallegos entraron en el Mediterráneo, los toscanos estaban ya acostumbrados a los transportistas castellanos, que empleaban sobre todo en las rutas de larga distancia a Flandes e Inglaterra y para sus intercambios entre la Península Ibérica y diversos puertos italianos. Conocían y aceptaban sus fletamentos «a uso de Castilla» (472). Son escasos, sin embargo, en el caso de los gallegos por lo menos, los fletamentos hechos globalmente por mercaderes toscanos. Estos —sobre todo sus factores instalados en Mallorca y Valencia— van a usar mucho de sus servicios como fletadores parciales, aprovechando viajes con carga mixta. Es raro el puerto en que en alguna ocasión no aparezca algún pratense, pisano o florentino cargando en sus navíos. A riesgo de repetir datos ya consignados en otra parte, recordamos algunos ejemplos:

En Valencia, una importante base del comercio toscano, los italianos estaban interesados por dos productos que llevaban los gallegos: los cueros y la merluza, que aparecen consignados entre las mercancías de interés en el cuaderno de notas de Ambrogio di Lorenzo, factor de Datini en 1395 (473). Algunos mercaderes florentinos establecidos en la ciudad enviaron en ocasiones alguna mercancía a Galicia. En 1426, Vieri de'Bardi carga en la nao de Pero Crú de Pontevedra tres arrobas de sebo como «cosa vedada» y una mercancía autorizada que desconocemos (474). Era factor en Valencia de la sucursal de los Medici de Barcelona y operaba también, a través de éstos, para la Compañía Mannelli-Tacchini de Avignon, de un radio de negocios amplísimo que llegaba hasta la Europa noroccidental; con muchos intereses también en las rutas del trigo provenzal, los Mannelli-Tachini y sus agentes pueden haber establecido fácilmente contactos comerciales con los patrones gallegos que las cubrían (475). En 1432, observamos más signos de este comercio. Paolo Saltarelli envía para Galicia, en la nave de Afonso Gonçalves, aparte de la mercancía ordinaria, dos picheles de estaño que pesan en total 5 libras (476). Muy interesante es la relación con los gallegos del florentino Moretto di Donino. Fletador de la nave de Alvaro Crú de Pontevedra en 1431-32,

(471) La rica documentación del Archivio Datini de Prato, que he consultado a fondo, pone bien de manifiesto los escasos viajes de gallegos a y desde los puertos toscanos, al menos en los años finales del XIV y primeros del XV.

(472) Como se recordará, se trataba de correr con todos o parte de los gastos de acondicionamiento del buque y avería menuda, y de pagar «calzas» al patrón. Cf. las cuentas de fletamentos de castellanos para la Cía. Datini, en BENSA, *Francesco di Marco da Prato...*, 377-378.

(473) Publ. DINI, b., *Una pratica di mercatura in formazione...*, pp. 131, 190, 197.

(474) ARV. B-262, f. 92.

(475) DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, 242.

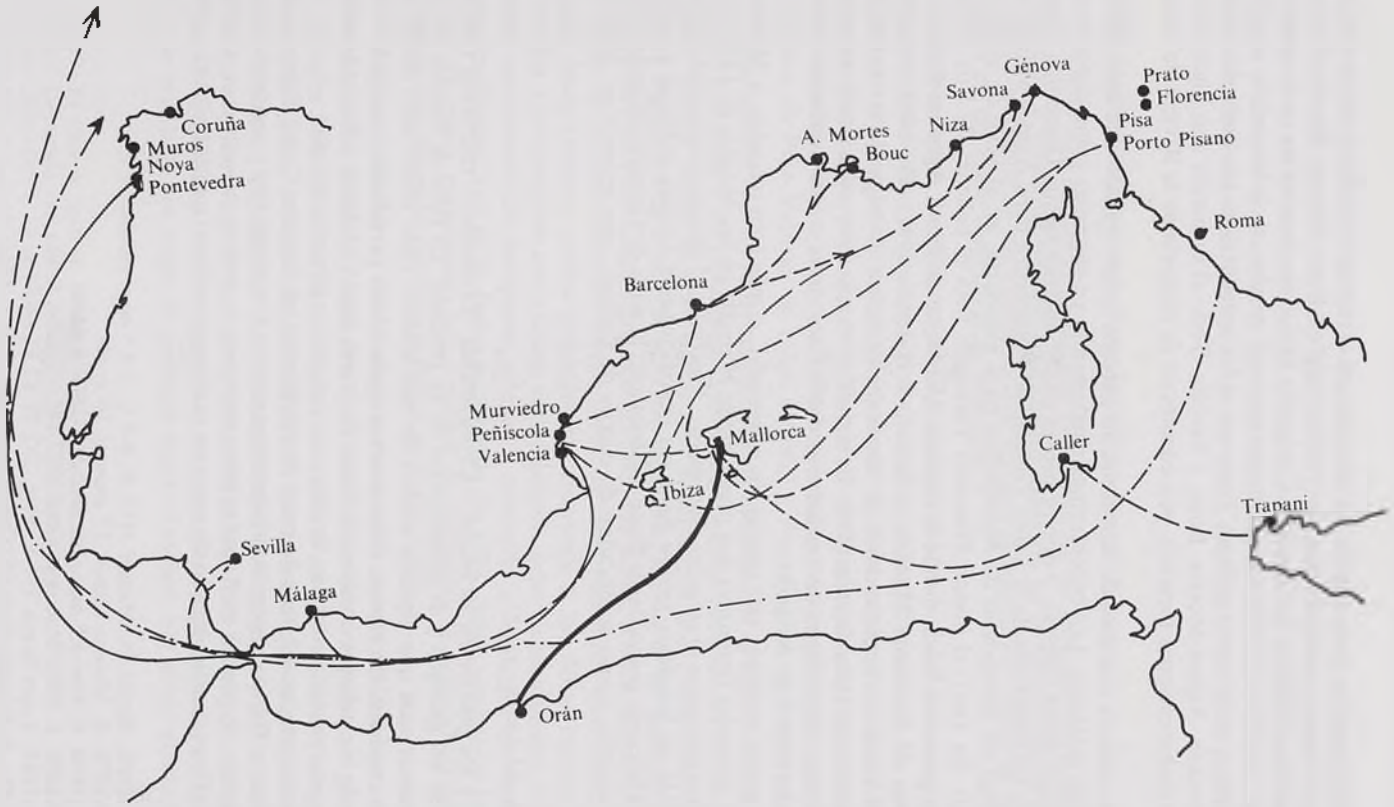
(476) ARV. B-269, f. 42 v.

para un viaje Valencia-Mallorca-Caller-Trapani, se queda con ella, o a cargo del viaje pendiente, cuando muere Alvaro y otro hombre asume el cargo de patrón (477); al año siguiente fletan entre él y Leonardo de Doni, otro florentino de Barcelona, una nave de Bilbao para enviar a Galicia desde Murviedro con 150 botas de vino y paños de varias clases: un cargamento que encuentra aseguradores hasta en Mallorca (478) y que denota un interés activo por el comercio con Galicia.

Desde el puerto de Valencia, los mercaderes toscanos cargarán generalmente con fletes parciales en los buques gallegos que salen de allí con direcciones muy concretas: Mallorca, Flandes, Pisa y Génova. En 1415, Giacomo Domestigo embarca mercancía en la nao de un «Francisco de La Coruña», tal vez Francisco de Perbes, que opera allí por esas fechas (479). Para Flandes un agente de Datini envía en 1393 un cargamento de arroz y comino a L'Ecluse, en la nave de Johan de San Luis, de Noya, con Felice del Pace de *conductor* a bordo (480), y pocos meses después, en la de Guillermo Pérez de Bayona se manda al mismo puerto, vía Málaga, un cargamento de alumbre y algodón, también de Datini (481). El factor de éste, Ambrogio di Lorenzo, envía en 1394 a Brujas, en una «nave de gallegos», un cargamento de almendras de Jávea y 30 costales de otra mercancía no identificada (482). Hay en 1426 un viaje a Pisa, vía Ibiza, de Pero Crú de Pontevedra, fletado (al parecer globalmente, pues le paga el calafateo), por Andrea de'Cola (483). Por lo que respecta a Génova, tenemos, en Febrero de 1394, el viaje, vía Peñiscola, de Roy Fernandes de Noya, con arroz, lana y mástic, conducido por Jacopo Caponi de Florencia, y en el que cargan, entre otros, mercaderes de la Cia. Datini. La nave va armada con 12 ballesteros supernumerarios y se pagan de fletes 8 sueldos genoveses/cántaro por la carga general y 13 por la lana (484).

Mallorca es también otro punto de encuentro entre gallegos y toscanos. Los intercambios de mercancías podían ser fructíferos, pues había en la ciudad un importante mercado de paños florentinos (485) y de cueros que procedían en su mayoría de Andalucía y Galicia y que interesaban a los mercaderes florentinos residentes (486). Estos utilizaban también a los transportistas gallegos sobre las rutas de Génova, a donde el factor de Datini envía, en Mayo de 1398, pieles y plumas de avestruz en la nave de Lopo de Vivero (487); de Pisa, a donde Pietro Antonio Monzoli, mercader florentino de Mallorca, envía cueros, en 1433, en la barca de Pero Falcón (488) y también en la ruta mallorquina de Berbería: en Noviembre de 1442, Bongiani Janfilari avala el *guiatge* concedido al ballener de Pero Afonso, que va a Orán (489).

(477) AHM. Not. A. Contesti 2460. f. 59 v. (Moretto aparece como «creditor navis que fuit Alvari Crudo et nunc est patronizata per alium»).
(478) *Ibid.*, f. 260 v. (Noviembre 1432).
(479) ARV. B-253, f. 324.
(480) ADP. 1149/30 (11/4/1393).
(481) ADP. 1160/4 (3/9/1393).
(482) Publ. DINI, *Una pratica...*, 177.
(483) ARV. B-262, f. 264.
(484) Publ. DINI, *Una pratica...*, 209.
(485) DINI, *Op. cit.*, p. 19.
(486) V. *supra*, al tratar del comercio de Mallorca.
(487) ADP. 1159/39 (6/5/1398).
(488) AHM. Not. 2461. f. 178.
(489) AHM. *Curia Gobernación, Guiatges* G-8, f. 122 v.



TOSCANA Y LA
COSTA DEL LAZIO
(Líneas: fotoc. adjunta)

Los gallegos están poco o nada introducidos en el mercado de fletes que se origina en la propia Toscana, centrado en Pisa y sobre todo en Porto Pisano. Desde allí, y en sus relaciones con Sevilla y Valencia, la Compañía Datini usa mucho las naves genovesas; entre los castellanos relativamente numerosos que emplea no se ha podido identificar claramente a nadie como gallego. Tampoco se les encuentra en los viajes desde este puerto a Londres, Aigues-Mortes, Bouc, y Savona. Todo el comercio con Liguria está servido por embarcaciones menores, procedentes en su mayoría de la Riviera de Génova.

Los mercaderes toscanos de Barcelona no parecen haber seguido una línea aparte de sus colegas catalanes. Los encontramos participando en empresas comerciales en las que se emplean naves gallegas, y que ya hemos citado anteriormente. Domenico Manelli es uno de los fletadores de la *Santa Trinidad* de Pontevedra para Aigues-Mortes, en 1413, y delega en mercaderes de Montpellier para mandarla, en el viaje de vuelta, a Sevilla (490). En 1462, el pisano Giacomo Vernigalli fleta el ballener de Roy Fariña para cargar grano en Bouc, donde le esperan Alamanno de'Passi, Agostini Balliotti y los herederos de Giovanni Manelli, y llevarlo a Valencia (491). En 1463, Giacomo Matelli está entre los organizadores de los viajes en busca de trigo de las barcas de Pontevedra en viaje Ibiza-Savona (493). Es significativo que intervengan casi exclusivamente en estas operaciones de suministro, debido sin duda a sus contactos con la compañía florentina de Avignon.

No se puede terminar este repaso sin mencionar, o más bien recordar, a Mariotto de'Nerli, el mercader florentino que opera desde Marsella en las décadas de 1430-40, y a quien ya encontramos al estudiar este puerto. Asociado, al menos eventualmente, con Vasco Gomes de Santiago, utiliza para sus expediciones a buques gallegos y vascos (494). En 1436 carga grano desde Bouc a Génova en la nave de Gonçalo Salgado (495), y en 1442 aparece como comprador de cueros de Galicia, que revende en Marsella (496).

c/ *La costa del Lazio*

Roma y los puertos de su litoral —Civitavecchia, Talamone— recibieron también las visitas de los gallegos y se abastecieron de su pescado. La falta de fuentes no nos permite conocer más que algunos atisbos de este tráfico, visto sobre todo desde una perspectiva catalana. En efecto, estos puertos eran, como ya sabemos, cargaderos de trigo a donde los gallegos acudían en busca de grano para Cataluña, sobre todo en los años de la guerra civil, y tal vez llevaban su propio cargamento de ida.

Tenemos noticias del viaje de unos pontevedreses, en la nave *Corpo Santo*, hecho expresamente a Roma, seguramente descargando en Civitavecchia y siguiendo luego viaje a Nápoles. Se vendió en Roma sardina arencada, a precios elevadísimos, si juzgamos por los fletes (medio ducado de oro y un carlín por *milleiro*) que cobraba el patrón.

(490) AHPB. Bernat Pi, *Manual 1413*, ff. 4-4 v., y *6.º man. comune*, 7 v.
(491) AHPB. B. Masons Minor, *5.º manual*, 10 v. ss.
(492) AHPB. E. Mir, *8.º man. sec. 28/1-29/7/1463*, f. 44 ss.
(493) AHPB. E. Mir, *Man. seg. marit. 29/7/1463-16/6/64*, f. 10.
(494) ADBR. Laget-Maria 351 E. Prot. 252, ff. 63 v., 64-67 v.
(495) ASG. S. Giorgio. Sala 37. *Cabella grano* lib. 800, f. 172 v.
(496) ADBR. Chanot 391 E. Prot. 48, ff. 252 v.-253.

y se recibió el importe parte en ducados de oro y parte en especies, concretamente tejidos de seda de manufactura italiana (497). No hay documentación paralela, ni en Galicia ni en archivos mediterráneos, que permita saber si este comercio tenía carácter regular y directo, ni si, como es bastante verosímil, se combinaba con los viajes que, en funciones de transporte, les llevaban con cierta frecuencia por esos puertos.

d) *El Mediterráneo oriental: Venecia, «Romania» y «Levante»*

Es muy raro encontrar gallegos al Este de Sicilia: su actividad mercantil y transportista se va a mantener siempre sólidamente centrada en el Mediterráneo occidental, y lo más consistente de sus contactos con Venecia se realizará a través de las escalas en Galicia de las *mude* venecianas de Poniente.

El escasísimo movimiento hacia esa área que he podido detectar en las fuentes occidentales me han hecho considerar innecesaria una búsqueda en los archivos venecianos, en los que una investigación a fondo hubiera localizado indudablemente unos cuantos casos más, pero que no cambiarían esencialmente el panorama. Los viajes documentados tienen, pues, carácter excepcional, y parten de Valencia: son los casos, ya vistos, de Pero Vasques de Noya en 1422 y Pero Falcón de Pontevedra en 1441.

Igual sucede con las rutas comerciales de «Romania», el cada vez más disminuido Imperio bizantino y los principados latinos que ocupan parte de sus tierras (498). Si los vascos, aunque nunca en gran número, se aventuraron por Constantinopla hasta los últimos momentos de la capital, sólo hay registrado el viaje de un gallego, desde Barcelona: el coruñés Pero Conde, que sale en 1393, vía Sicilia, con un cargamento de paños de Agde de un mercader barcelonés (499); la línea bizantina, tanto desde Barcelona como desde Génova, estaba generalmente reservada a las flotas mercantes de estas ciudades. Los contactos con Galicia eran mínimos, pero no inexistentes: había un ocasional movimiento de peregrinos griegos y orientales a Santiago, que empleaban las rutas marítimas; aun en la fecha muy tardía de 1493, desde territorios bajo dominio turco, un navío patroneado por Cristino de Valentino, y con peregrinos griegos a Santiago era detenido por los catalanes en Calvi (500).

«Levante», las tierras del Mediterráneo oriental de soberanía turca, cuyos puertos principales eran Beirut y Alejandría, era también un coto celosamente guardado para las grandes flotas nacionales, y donde estos *tramps* castellanos tenían poco que hacer. En aquellos años, a finales del siglo XIV, en que se introdujeron pasajeramente en las líneas catalanas, hay algunos viajes de castellanos a Alejandría y Beirut; entre ellos no he localizado, al menos de momento, a ningún gallego. Sin embargo, y precisamente en el período posterior a 1480, en que estos transportistas experimentan un notorio retroceso, se registran dos viajes de gallegos hacia «Levant», sin saber exactamente a qué

(497) El viaje se hace en 1463 (AHPB. B.Masons Minor, *5.º manual*, f. 60 v.).

(498) Comanda «ad partes Romanie sive Contestini Nopoli» (AHPB. J. Just, *Man. merc. y comendas 1363-1385*, f. 18 v.).

(499) Sale a fines de Abril o primeros de Mayo (AHPB. B. Nadal, *Man. 1393*, f. 60 v.).

(500) *Documentos Rel. Internac. RR. CC.*, n.º 311, p. 321 ss.

puerto: uno, en 1491, del coruñés Afonso do Outeiro que, en Valencia y dispuesto a partir de vuelta hacia Galicia, acepta esta proposición inesperada —y seguramente bien pagada— y sale para allí cargando de nuevo su nao en el tiempo récord de 7 días (501). El otro lo realiza en 1495 Gomes de Vivero, desde Barcelona (502).

(501) Llega a Valencia el 12 de Enero procedente de la ría de Arosa,: descarga, y el 5 de Febrero se le da la autorización de salida, grauita, para «Ponent»; a 12 de Febrero «paga per la exida, com après de esser desempachat pres partit per Leuant...» (PEATGE, p. 205).

(502) AHPB. L. Carles Mir, *Man. 4.º c.c.*, f. 17-17 v.

CONCLUSION

Tras esta revista, y a la luz de las conclusiones parciales a que se ha ido llegando a lo largo de ella, es el momento de hacer balance y de situar a Galicia, una región marítima de la Europa occidental situada en la Península Ibérica, dentro del conjunto de áreas económicas, plazas comerciales, naciones y provincias grandes y pequeñas cuyos habitantes navegaron y comerciaron en los mares de nuestro continente entre los siglos XII y XVI.

Hay en el mapa de la Europa atlántica y nórdica, en el que está ubicada, unos puntos aislados, enclaves excepcionales como algunas ciudades flamencas y francesas, un Londres y un Southampton colonizados por los italianos, unos grupos de castellanos y portugueses que constituyen verdaderas élites en sus respectivos países y en las pequeñas colonias que forman en otras plazas. Como las estrellas de primera magnitud de una constelación, estos puntos privilegiados marcan los contornos del gran comercio internacional, pero también nos deslumbran un poco para distinguir los segundos y terceros planos de ese mundo económico: una inmensa proporción del litoral, poblada y animada también por unos intercambios de bienes y servicios a niveles más básicos, y por lo tanto más permanentes y menos vulnerables.

Los puertos gallegos se sitúan dentro de esta categoría, junto con la multitud de pequeños puertos hanseáticos e ingleses sin gran renombre, los Países Bajos litorales, Normandía y Bretaña (con la excepción de algunas plazas) y, en general, toda la zona de relleno de los países en que esas grandes plazas están enclavadas. Tienen sistemas comerciales muy cercanos, en hombres y productos, a la economía natural del país. Vino, pescado, hierro, cueros, madera, sal, son sus artículos de intercambio para la adquisición de productos más elaborados. El potencial de estas modestas y domésticas economías marítimas va a dar todo su juego al entrar, pasada la primera mitad del siglo XIV, en esa fase de vulgarización del comercio en que las mercancías más básicas y cotidianas, ya no las de lujo, van a circular en todas direcciones llevadas por transportistas adecuados también a su categoría: pequeños empresarios sin pretensiones, acomodaticios y poco especializados, razonables a la hora de cobrar fletes porque la competencia es cada vez mayor y porque la nave y su «compaña» son una empresa casi familiar en la que la inversión se ha reducido al mínimo.

Galicia, que había entrado en los circuitos comerciales de una manera forzada y sin una infraestructura que le permitiese sacarles partido, había seguido, de una forma más o menos renqueante, al resto de las regiones marítimas de la Corona de Castilla. El cambio de coyuntura del siglo XIV, el acceso a los grandes centros salineros, una expansión de la capacidad de oferta de vino, condicionada a todas luces por una nueva demanda que puede deberse a los estragos de la Peste Negra en las comarcas vinícolas

tradicionales, imprimieron un nuevo rumbo a su comercio y al mismo tiempo la asentaron plenamente y por derecho propio entre esas economías de base del litoral de la Europa noroccidental.

Hay un fuerte aire de familia entre el mercader gallego de tipo medio, pequeño armador, medio artesano, medio marino, comercializador de esos artículos básicos que muchas veces produce y procesa él mismo, y sus colegas bretones, zelandeses, gascones, asturianos o bálticos. Pero hay también, en su campo de actividades, una gran diferencia: con unas economías basadas, concretamente, en la exportación de pescado y nacidas al mismo tiempo y de la misma coyuntura, unos no se moverán apenas de sus aguas familiares, donde dominarán los mercados. Los gallegos, en cambio, se proyectarán rotundamente hacia el Sur: la fachada oceánica luso-andaluza y, muy poco después, el Mediterráneo. No da la sensación de que lo hayan hecho por haber sido expulsados del área por sus competidores. Seguramente la posición geográfica, con sus Rías Bajas abiertas, por la configuración de la costa, los vientos y corrientes favorables, en esa dirección, tuvo mucho que ver. En ellas y sus puertos salazoneros, antes despreciados —Pontevedra, Noya, Muros, Bayona— se operó eso que se puede calificar bien de despertar de la economía de la Galicia costera, con una salida natural hacia Portugal y Andalucía, donde se establecen sin duda los primeros contactos con los mercados de Aragón.

Esta aventura mediterránea es, sin duda, el rasgo más original y más propio del comercio gallego medieval, y su presencia allí no tiene el mismo carácter que la de los otros norteños: sobre el transporte mercenario predominan unos fuertes intereses mercantiles, en los que participan los elementos más activos de la región, cuando los otros cantábricos que van allí son gente de segunda fila moviéndose en unas aguas para ellos periféricas: las fuerzas vivas de su mundo mercantil están empleados a fondo en el comercio de los Mares Estrechos, donde los gallegos, en cambio, tienen un papel anodino y de rasgos muy desdibujados, que no les hace destacar ni diferenciarse del resto de los hombres activos en esa área.

El saldo positivo de estas empresas es difícil de establecer. Desde el Mediterráneo entró en Galicia mucho oro a lo largo del siglo XV y de al menos parte del XVI. Pero sus efectos resultan poco visibles para el estudioso a seis siglos de distancia. ¿Se fue a gastar a los mercados anglo-flamencos? ¿Se lo tragaba el sostenimiento de los buques, esos «socios» voraces que se llevaban más de un tercio limpio de los beneficios y que nunca se amortizaban? De los beneficios netos hay que restar la fiscalidad, los gastos suntuarios y jurídicos en que municipios y cofradías se ven cada vez más envueltos; hay que contar, como ya se vio, con un reparto muy diluido entre las numerosas compañías de marinos y mercaderes, y todo esto en un sector muy minoritario de la población total de Galicia. Los ingresos derivados del comercio marítimo beneficiaron a los señores perceptores de las rentas que engrosaban, y aportaron ciertamente a los pescadores, mareantes y mercaderes una mejora de su calidad de vida. Del siglo XVI data la «reurbanización» de la Moureira pontevedresa, con sus casas de piedra y muelles privados: un ejemplo poco espectacular, pero importante para observar dónde iban a parar estas ganancias. A escala territorial la diferencia no se podía sentir: se movía en unos ámbitos demasiado reducidos y estaba en manos de gente demasiado elemental para edificar imperios comerciales sobre ella.

El hecho de que en Galicia no haya llegado a formarse nunca un polo importante dentro de la economía marítima europea no tiene nada de particular, y no hay razones

para dolerse de ello como de una mala suerte inmerecida. De hecho, estos núcleos privilegiados eran lo excepcional y lo que se salía de la norma. El territorio tenía unos handicaps de entrada: excesivo peso de lo rural y señorial, malas comunicaciones terrestres, que agravaban su posición excéntrica. Pero ninguno de estos factores hubiera significado una traba seria, como no lo fueron en otras partes, frente al reto de una población con auténtica vocación marinera, de la producción y comercialización de una mercancía realmente competitiva y valiosa (ningún país atlántico o nórdico se enriqueció con el pescado), de un espíritu de empresa que faltó lamentablemente en esos mercaderes gallegos de la generación posterior a la Peste Negra, tan pegados aún a su extracción campesina, tan poco cosmopolitas pese a su amplia proyección geográfica. Dentro del reino de Castilla, y junto a las dos grandes regiones mercantiles dominadas por Burgos-Bilbao y por Sevilla, estos mercaderes vivirán en su mundo propio, con muy pocos contactos profesionales con los anteriores, que para ellos son como unos extranjeros más en cuanto a intensidad y calidad de relaciones. Sin llegar a constituir no digamos un polo comercial sino una «universidad» solidaria y organizada, tienen tan poca entidad desde ese punto de vista que han sido sistemáticamente ignorados por los historiadores, cuya atención no pueden captar: su actividad oscura, dispersa entre gente mediocre, pequeños empresarios aislados que van tirando cada uno por su cuenta, falta de espíritu asociativo que impidió la formación de un grupo fuerte y rico, con un organismo representativo como hubiera sido un Consulado... todo estos factores han mantenido en la sombra a este vértice del triángulo castellano, de categoría muy inferior a los otros, ciertamente, pero de cuya existencia era necesario levantar acta. Y aquí tenemos, pues, lo que fue Galicia dentro del comercio marítimo medieval: un pequeño territorio de tercera fila, del que, sin lamentar glorias que no hubieran podido ser, y con el escaso potencial y efectivos con que contaba, podemos decir que desempeñó muy honrosamente su papel.

APENDICE DOCUMENTAL

NOTA

Los documentos ya publicados en otra parte han sido reproducidos con su transcripción original, salvo en algunos casos en que por ser ésta muy defectuosa afectase a su inteligibilidad. Para los documentos extranjeros me he atenido a las normas de transcripción más comúnmente en uso en los respectivos países.

1

1313-1314 (año 7.º Edward II), s.m., s.d., s.l.

Unos vecinos de Vivero y S. Vicente de la Barquera reclaman indemnización al rey de Inglaterra por despojos sufridos en Portsmouth a manos de gentes de Bayonne, en represalias por presas hechas por castellanos hacia 21 años.

P.R.O., C81/87/2906.

A nostre seigneur le Roi & a son conseil supplient & monstrent gentz du Roi de Castelle de la vile de Byueire en Galice et de Seint Visent de la Barkere que, come il sunt venuz marchaundement en la pees Le Roy d'Engleterre au port de Portesmouth one une nef & marchaundizes, les queux fuut pris a la suite de Arnaud de Sent Martin par bref le Roi. Le [qu]el Arnaud es feet entendre au conseil le Roi que CC.XXX. marks d'esterlings lui remenient a estre paies de gentz du Roi de Castell, par resoun de biens que le dit Arnaud dit que lui furent desrobez par les gens du dit Roi de Castell XXI ans sunt passez, & de ceux CCXXX marks pees ad esté feete en la pees de les genz de Baione & de ceus d'Espaigne avaunt le purchaz du dit Arnaud de la prise de les bien de les avant ditz gentz de Byuere & de tutes manieres d'accioun, quereles, pleintes, roberies, prises & demaundes que unques aveient (*il. 1 palabra*) les gentz du Roi de Castell. & ceux de Baione, avaunt la queu pees feete & apres, biens furent pris *(il. 1 palabra)* de gens d'Espaigne pur feere paiement a tous ceux que rien poeient demaunder des avauntditz genz de Baione pur reson de cel tens si come bones genz de Baione demoraunz a Loundres & autres demeuranz a Baione pur temoigner. E como le dit Arnaud a tort cit feer prendre les biens de les avandites genz du Roy de Castell, prient que lour bien lour seient renduz e delivrez e lour damages lour forent restorez.

E pur ceo que le dit Arnaud ad la dites neef des gens de Byuere fet apparailler d'aler en Gascoigne, le dit Arnaud rien n'ad en Baione ne par decea la meer ne par dela ne rien n'ad de quel respoundre, futes les dites genz de Byuere merci au Roy que l'avaundite neef e biens seient mis en sauve garde.

2

1345, Julio 17. La Coruña.

Sentencia de Alfonso XI a favor de La Coruña, en el litigio que este puerto traía con el de Betanzos por la posesión de derechos de carga y descarga.

AM Coruña. *Privilegios*, II/18

Sepan quantos esta carta vieren commo nos, don Alfonso por la gracia de Dios Rey de Castilla, de Leon, de Toledo, de Gallizia, de Cordoua, de Murçia, de Jahen, del Algarbe, de Algesira e Sennor de Molina, por rason de contienda que era entre los de la Corunna e los de Betanços por que desian los de la dicha villa de la Crunna que en el dicho logar de Betanços non deuia auer carga nin descarga, e los de Betanços desian que la deuia auer, sobre que auian andado en pleito grand tienpo ante los Reyes onde nos venimos e ante Nos, sobre que nos auiamos dado sentençia, e otrosi auia acaesçido entre ellos sobrello muertes de omnes e munchos dannos e tomas que se fiseron los unos a los otros sobre esta contienda. Nos, veniendo en romeria a Santiago, venimos a la dicha villa de Betanços e vimos el puerto que y auia, et mandamos al conçejo de Betanços que enbiasen a nos sus procuradores a la dicha villa de la Crunna que nos queriemos ver este fecho e librarlo entre ellos por partyr esta contienda en aquella manera que fallasemos que cumplir a nuestro seruiçio e a poblamiento de los dichos logares por que biuiesen daqui adelante en paz e en asosiego. E dende venimos a la dicha villa de la Crunna e vimos el puerto que y auia, et mandamos al conçejo de la dicha villa que diesen omnes bonos de entre si que estodiesen ante nos por que viesemos los recabdos de cada una de las partes e lo librasemos entre ellos para agora et para adelante. E paresçieron ante nos en el monesterio de Sant Françisco de la dicha villa de la Crunna do pasauamos, Ruy Martines e Johan Xexado e Johan Fernandes de la Torre, e Alfon Peres de Loreyro e Gonçalo Yanes de Villaboa en nonbre del conçejo de la dicha villa de la Crunna, e Gonçalo Yanes de Pesca e Johan Peres e Ferrand Peres Medo e Pero Martines Reymonde e Pero Bufon en nonbre del dicho conçejo de Betanços. E vimos las cartas e preuillegios que cada uno dellos mostraron ante nos en esta rason, et sennaladamientre una carta de sentençia que nos auiamos dado entre los dichos conçejos. E cada unos de los sobredichos dixieron ante nos lo que quisieron de su derecho en este fecho. E nos, visto los preuillegios et cartas e la dicha sentençia que nos fueron mostradas, e otrosi oydo lo que cada uno dellos quesieron desir en su derecho, e auido nuestro acuerdo sobre todo e catado todas las maneras que entendiamos que auia en este fecho para nuestro seruiçio e para poblamiento de los dichos logares, por que fallamos que el puerto de la Crunna es el uno de los sennalados puertos que a en el nuestro sennorio, e muy conplidero para nuestro seruiçio, e logar muy seguro para poder estar y muy grandes naues e armarse muy grand flota e estar y muchos nauios para nuestro seruiçio, lo que no podia faser en Betanços, et, commo quier que sea puerto Betanços, es rio, e non logar do puedan entrar grandes nauios, por ende libramos lo en esta manera: Tenemos por bien que los vesinos e moradores de Betanços que puedan cargar sus vinos que ay de sus vinnas, e su pan, e las otras cosas que son de su cogecha que an en la villa e en su termino de la dicha villa de Betanços e non d'otra parte ninguna, e que lo puedan cargar en quales quier nauios e leuarlo por mar a do quesieren. E que puedan traer sus vinos a vender aqui a la Crunna por mar e por tierra e que los puedan y vender, e que los de la Crunna que gelo non enbarguen nin pongan sobrello deuedo alguno. E a la tornada que venieran con las cosas e enpleas que quesyeran que non fagan descarga ninguna en Betanços ni en ninguno de los logares que son desde Priorio fasta Çesarga, mas que descarguen en la Crunna entrando de la ysla que es entrada del puerto de la Crunna adentro e paguen los nuestros derechos. Pero non entrando con las cosas e enpleas que touieren de la ysla que es entrada del puerto de la Crunna por que ayan a descargar en la Crunna, que aun que entren desde Priorio fasta Cesarga non descargando en Betanços nin en ningund logar de los

que son destos logares adentro, que lo puedan leuar a descargar a otra parte do quisieren. E descargando en la Crunna e pagando los nuestros derechos, si alguna cosa quesieren leuar a Betanços de la Crunna por mar o por tierra que lo puedan faser, e que en Betanços non aya otra descarga alguna saluo de las cosas que vinieran de la Crunna que fueren de vesinos del dicho logar de la Crunna o de Betanços, pero que non puedan leuar sal por mar, e pero que los de Betanços que puedan cargar todos sus averes de qualquier parte que los ayan en el puerto de la Crunna e leuarlos do quesieren pagando los nuestros derechos, saluo a Betanços e algund otro de los logares que son desde Priorio a Çesarga adentro. E en rason de los vinos que eran defendido fasta aqui que non entrasen de fuera en la Crunna salvo de Betanços, tenemos por bien que los de la Crunna que puedan traer vinos de fuera del Regno, como de Betanços, commo de otro logar qualquier, et qualquier que contra esto pasase, que por la primera ves que pierda aquello que fuere fallado que cargó demás, et por la segunda ves que pierda lo que cargó demás e la meatad de todo lo otro que cargar desto que deuia cargar, e por la terçera ves que lo pierda todo quanto cargar, tanbien lo que cargo demas commo todo lo al que y fuer cargado. E esto que lo fagan guardar e recabden todo lo que fuer tomado desta guysa aquel o aquelos que nos touiesemos por bien; e si el que lo ouier a fase guardar e arrecabdar las penas dello non lo guardase asi commo deue e fisiere alguna abenençia, que aya la pena doblada e que lo pueda acusar qualquier omne, e ayamos nos las tres partes e el que lo acusare la quarta parte. E tenemos por bien que todas las cartas e preuillegios e sentençias que los de las dichas villas de la Crunna e Betanços tienen que les fueron dadas fasta aqui, que non valan daqui adelante nin usen dellas si non desto que nos agora ordenamos. E nos las damos por ningunas e las reuocamos e las que ante nos fueron mostradas fesimos las ronper e mandamos por esta nuestra carta a los de las villas sobredichas de la Crunna e Betanços que guarden e tengan e cunplan daqui adelante esta nuestra sentençia e que non vayan nin pasen contra ella nin contra parte della en ninguna manera. E qualquier de los dichos conçejos que contra ello pasare que peche dies mill mrs. para la nuestra camara. E para que esto sea çierto e firme e valedero para agora e por adelante, mandamos faser dos cartas de sentençia amas un tenor tal la una commo la otra e escreuimos en cada una dellas nuestro nonbre e mandamoslas seellar con nuestro sello de plomo colgado, la una que tenga el dicho conçejo de la Crunna e la otra que tenga el dicho conçejo de Betanços. Dada en la Crunna, dies e siete dias de julio, era de myll e tresientos e ochenta e tres annos.—Yo el Rey don Alfonso.

3

1352, s.m., s.d. Westminster.

Juan Pérez, vecino de Bermeo, patrón de la nave San Bartolomé, *y su socio el mercader Domingo Anes de Ribadeo, piden justicia al rey de Inglaterra por el asalto sufrido en St.-Mathieu a manos de gente de Fowey.*

P.R.O. *Ancient Petitions*, SC8/210-10455.

A nostre Seigneur le Roi & a son Consell supplie Johan Peritz, burgois de Bermeo,

maistre del vessel de Sent Bartolimeu, & Domingo Aynes, burgois de Rybadeu en Espaigne & marchaunt du dit vassel, que, come ils estoient devant la ville de Sent Mayheu en Bretaigne ove le dit vassel chargé de XL toneux & III pipes de vins blancs & rouges pur avoir alé a la dicte ville de Seint Mayheu ou a Brest, la vindrent genz de vostre Roiaulme d'Engleterre en deux Niefs & en une Barge & par force priserent le dit vassel avecques les vins & ave touz les autres biens que leurs furent, & malicieusemen & felonessement tuerent touz les mariniers du dit vassel salve le mestre & le marchant qui demorerent a Seint Mayheu, & amenerent lo dit vassel avecques les vins & touz les autres biens de mesme le vassel a Fowyk en Cornwalle, & lo fitz del mestre du dit vassel qui se imisçet entre les toneux eschapa vif, dont ils sont certains que le vassel & les avantditz vins & biens sont arrestez par le maire & les Baillifs de Fowyks & par Johan Garnache, sergeant d'armes notre Seigneur le Roi, qu'il plese a vostre tres haut & tres noble seigneur, pour l'amour de Dieu & du Roi d'Espaigne vostre tres chier ami & bien voulant, comander rendre & delivrer le vassel ove touz les avandictz vins & biens a Johan Peritz & al marchant susdit oveques restorance de leurs damages & pertes qu'ils avoint pris, & faire due acomplissement de droit de les avandites gentz tueez.

4

1368, Abril, 29. Sevilla.

Pedro I ordena a D. Suleiman Abeyaex, recaudador de las rentas reales en Galicia, que entregue al Cabildo de Santiago las 1.000 libras anuales que le correspondían sobre los diezmos de la mar de Pontevedra.

ACS. *Tumbo B*, f. 281 v.

Don Pedro por la gracia de Dios Rey de Castilla, etc... a uos don Çuleman Abeyaex mio rrecadador en Galizia, salud et gracia. Sepades quel Cabildo de Santiago me enbiaron dezir que ellos que suelen auer de cada anno mill libras en la diezma de Ponteuedra. Et diz que agora quel non queredes recodir con ellas. Por que uos mando, uista esta mi carta, que recudades et fagades recudir de aqui adelante de cada anno con las dichas mill libras segund que las suelen auer en los tienpos pasados. Dada en Seuilla, sellada con mio sello de la poridad. XXIX dias de abril, Era de MCCCCVI annos.— Yo el Rey.

5

1374, Enero 15. Vivero.

Afonso de Ferrol, mercader vecino de Vivero, fleta la coca de Johan Westvale, prusiano, para ir con un cargamento de vino a L'Ecluse.

Stadsarchief, Brugge. *Politieke oorkonden*, 1ᵉ reeks, n. 1325/4.

Enno nome de Deus, Amen. Saban quantos esta carta viren commo eu Afonso de Ferrol, visiño de Viueiro, outorgo e confeso por esta presente carta que afreto de vos Johan Huestfalle, visiño de Pruçe e mestre da coqua Sanctus Spiritu do dito lugar de Pruçe que Deus salve, amos conuennentes, que eu o dito Afon de Ferrol deuo carregar dentro na dita coqua, Deus querendo, en este porto de Viueiro hu ora está, çinquenta tonees de viño. E carregados en ela, Deus querendo, a dita coca deue de yr y a dita cárrega do primer boo tempo que lle Deus der a direita descárrega de todo en Frandes aa villa da Esclausa, e vos o maestre auedes de auer dos ditos viños por frete des rayaes d'ouro do pergameo de Frandes ou vinte e quatro grosos por cada hun rayal do dito pergameo, ou a terça parte dos ditos viños, qual eu o dito mercador mellor quiser. Et vos me auedes a carregar estes viños a vosa custa e pagar cuño e conues, e clauos e arrunbagen e guindagen e mangeyras e seuo e outras custas se os y auer. E para ajuda desas custas ajo eu o dito mercador a dar a vos maestro hun tonel de viño vermello e quarto de tonel de viño branco. E do dia que a dita coqua chegar a sa dereita descárrega ao dito lugar de Frandes, eu o dito mercador aio de auer recordo de seys dias primeiros se vos darey os ditos rayaaes por frete, se a parte dos ditos viños. E se per meu recordo vos dar os ditos rayaes ante que a parte dos ditos viños, os ditos viños deven ser descarregados do dito dia que vos der o recordo ata viinte e quatro dias. E vos maestre devedes ser pagado de voso frete et de sete rayaes e medio que auedes de min de auer por calças. E se vos acordar dar a parte dos ditos viños ante que os ditos rayaes por frete, vos maestre auedes me a dar e entregarme o de hun tonel de viño por las avarias de cá que se feseren. E auedes de pagar a vosa parte dos custos e auarias que se alá feseren enno camyño des que seyermos deste porto de Viueiro. Et demais auedes vos maestre a leuarme hun tonel de viño sen frete ou seys tagasas de coyros, qual eu mellor queser. E eu o dito maestre a ysto soo presente e así afreté a vos o dito mercador a dita coqua para carregar y os ditos vinos, e prometo e outorgo de vos lo teer e comprir e abreger todo asi a boa fe e sen enganno, e que non aporte deste viage en Inglaterra a todo meu poder, et de dar e presentar a dita coqua ben esquipada e aparellada de mariñeiros e glometes e pajas (*sic*) e de todos los aparellos que para este nauio que tal viage fase, et de vos seruer a vos o dito mercador en este viage con o batel e cuquete e compaña da dita coqua en porto estando, tempo non perdendo, dando cárrega e recebendo cárrega, fazendo vos seu dereito aos mariñeiros e eu enno daruos fogo açeso e lleña e sal e agua doçe ó aabondo en todo este viage; toages e petite leman deue se pagar por los aueres que foren carregados na dita coqua et de todo trobo e percalço que Deus nos der a perçeber en todo este viageen a terça parte deue ser dos mercadores que foren na dita coqua e as duas partes de mi maestre e coqua e compaña dela. Et douemos nos ajudar en todo este viage contra todos los omees do mundo saluo contra nosos señores naturaes. Et se per ventura mariñeiro ou gromete ou paja feseren en los ditos viños dampno en este viage, eu o dito maestre prometo e outorgo de o pagar per lo frete e de gardar os ditos vinos da compaña da dita coqua en este viagee a boa fe e sen enganno. Et todo esto deue ser comprido e guardado entre nos su pena de dusentos rayaaes d'ouro que ontre nos poemos que os peyte a parte que o asi non teuer e comprir aa outra parte que o teuer e comprir. E este (*sic*) carta fique firme e os convenentes dela. E para o asi teer e comprir e pagar a pena se y requiser, nos as partes obligamos nos e nosos beens e desto nos as partes mandamos delo faser duas cartas en hun comun feitas en Viueiro, quinse dias de janeiro era de mill e quatroçentos e dose anos. Ts. que foron presentes Johan de Ben, mercador, Johan de Ferrol, Johan de

Sagade, Rodrigo Affon de Vila, Johan Abade e outros. Eu Johan Vidal notario publico del Rey en Viueiro que a isto presente foy e en miña presença esta carta fige escreuir e puge meu sigñal (*Signum*).

6

1374, Febrero 7. A bordo del *Sanctus Spiritus*, Foz da Cova (Vivero).

Conocimiento de embarque de un cargamento de vino blanco de Vivero, con destino a L'Ecluse, cargado a bordo de la coca Sanctus Spiritus *por Gherardo della Rocca, mercader placentino.*

Stadsarchief, Brugge. *Politieke oorkonden*, 1ᵉ reeks, n. 1325/2.

Enno nome de Deus amen. Sabean quantos esta carta viren commo eu Joham Huestfalla vesyño de Pruça, meestre da coqua Sancto Spiritus do dito lugar de Pruça outorgo e conosco per esta carta que leuo carregado en encomenda de vos e por bos Gerardo de la Roca mercador prasentin, des tonees de viño brancos de Viueiro, os quaes dictos des tonees de viño de uos leuo e uan en miña encomenda. Et os quaes dictos viños van marcados de miña marca tal . E os quaes dictos viños outorgo e confeso que son vosos e prometo e outorgo de vos los dar e entregar a vos ou a voso çerto recado hu quer que a dicta coqua chegar deste viage que agora vay, Deus querendo, a Frandes ou allur hu aportar a salvydade, sen pleito e comenda e juiso algum sub pena das custas e mascabos que por ende feserdes ou speçeaficades ou outro por vos, e por los quaes dictos viños vos auedes de pagar o frete de cada hun tonel segundo e no preso que o an de pagar os outros mercadores que en ela leuan carregados os outros seus viiños. E desto vos mando faser esta carta de conesçemento. E eu o dicto Gerardo dela Roca soo presente e asi o reçebo. Feita a carta en la foz do mar de San Johan de Coua termino de Viueiro sete dias de feuereiro era de mill e quatro çentos e dose annos. Ts. que presentes foron, Grauiel e Fransisquin, mercadores, Pero Yans Ouchyn mercador e Johan de San Jurgo, escriuan, vesinos de Viuero, e outros. E eu Pero Fernandes, notario publico de noso señor el Rey en Viueiro, que a esto presente foy e fis esta carta escrita en miña presença e puge aqui este meu sinal tal en testimonio de verdade (*Signum*).

7

1374, Febrero 7. A bordo del *Sanctus Spiritus*, Foz da Cova (Vivero).

Johan Westvale, patrón de la coca Sanctus Spiritus *de Prusia, extiende a Francisquin Boson, mercader placentino, recibo de un anticipo sobre los fletes debidos por Afonso de Ferrol, mercader de Vivero, por el transporte de unos vinos a L'Ecluse.*

Stadsarchief, Brugge. *Politieke oorkonden*, 1ᵉ reeks, n. 1325/3.

Enno nome de Deus amen. Saban quantos esta carta viren commo eu Johan Huestfalla, vesyño de Pruça, maestre da coqua Sancto Spiritus do dito lugar de Pruça, outorgo e conosco que por razon que eu afretey d'Afon de Ferrol, vesyño de Viueiro, çinquenta tonees de viño para él carregar enna dita coqua, e os o dicto Afon de Ferrol en ela carregou e estan ja carregados enna dicta coqua e me ha de dar o dicto Afon de Ferrol por frete de cada huna tonelada dos ditos çinquenta tonees des royaes d'ouro do quño e marqua do condado de Frandes a vynte e quatro grosos por cada royal ou moneda que os valla qual corren de mercador a mercador o a terça parte dos ditos vyños segundo que mays compridamente hé contiudo en huna carta de afretamento feita entre min e o dicto Afon de Ferrol signada con signal de notario. E por quanto vos Françisquin Vuson, mercador, presente, me destes e pagastes et eu de vos reçebi por me feserdes graça e amor todo o frete que montaua e podia montar en todos los ditos çinquenta tonees de viño, e o qual de vos reçebi para cousas que me compren e bistecemento da dita coqua e manteemento da compaña dela, de que me outorgo de vos por entrego e ben pagado, e renunçio sobre elo á ley e defenson da pecunia non contada, e á ley e dereito que dis que o notario e testemoyas da carta deuen veer fazer la paga. Por ende eu por esta presente carta outorgo e conosco que o dito frete de todas las ditas çinquenta toneladas de vino que o dito Afon de Ferrol y leua carregadas, que o poño e dou e demyto en vos o dito Françisquin e que o aiades por los ditos viños ou quen vos quiserdes con vosso çerto recado, hu quer que os Deus leuar e a dita coqua aa sa dereita descárraga ou allur hu quer que se descarregaren que ela chegar a salvidade. E segundo e por las posturas e capitulas e condiçoes que me ha de pagar o dito Afon de Ferrol o dito frete de todos los dictos viños asi dos ditos royaes como da parte dos ditos viños son auer de dar e he contiudo enna dita carta de afretamento, asi mando e outorgo que aiades e seia vosso e que posades domandar, resçibir e recadar do dito Afon de Ferrol e por los ditos vinos en juyso e fora dél e darlle carta de pago eo de quitamento delo. E digo e mando ao dito Afon de Ferrol que recuda e dé e entregue a vos ou a quen vos manderdes con os ditos royaes de frete ou parte dos ditos viños segundo que o con migo ha en conuiinça por dita carta ben e compridamente, asi commo a my meesmo. E daqui en deante que non recuda con todo nen con parte a min ou a outro maestre que seña da dita coqua. E dou vos poder que o posades domandar sobrelo en juiso e fora dél, e que me o qual quer justiça ante quen esta carta paresçer e tal e [*il. 4 palabras (1)*] dou e outorgo a vos o dito Françisquin ou a voso çerto recado e outorgo vos logo a carta do dito afretamento feita ontre mi e o dito Afon de Ferrol para delo seerdes ben entrego e pagado; e para o comprir e non yr contra elo obligo vos a min e a mis bees e a dita coqua e frilamentos (*sic:* fornimentos) dela. E dando vos o dito frete o dito Afon de Ferrol eu me outorgo dél por pagado e renunçio e prometo que nunca daqui en deante demande jamays o dito frete ao dito Afon de Ferrol. E renunço e parto de mi e doutro por mi tales lees e dereitos escritos e non escritos que en contrario desto podesse auer e alegar; outorgo e mando que me non valla e valla esta carta e quanto aqui he escrito, e para que esto fore çerto mandey vos ende faser esta carta. E eu o dito Françisquin soo presente e asi o reçibo. Feita esta carta en la foz do mar de San Johan da Cova termino de Vyueiro, sete dias de feuereiro era de myll e quatro çentos e dose annos. Ts. que presentes foron, Grauiel e Gerardo dela Roca, mercadores, Pero Yans Ouchin, mercador, Johan de San Jurgo, escriuan,

(1) En el traslado francés: «et autel et tant de pouvoir comme j'ai sur lui».

visyños de Viueiro, e outros. E eu Pero Fernandez notario publico de noso señor el Rey en Viueiro que a esto presente foy e escriui esta carta e puge aqui este meu signal tal en testimonio de verdade (*Signum*).

8

1374, s.m., s.d., s.l.

Walter Jansson, patrón del Cristoffre de l'Ecluse, reclama al Canciller de Inglaterra justicia contra unos súbditos ingleses que le robaron la nave con un cargamento de vino y cueros que había cogido en Vivero para llevar a Flandes.

P.R.O. *Ancient Petitions*, SC8/210/10493

A tres noble & tres gracious seigneur monseigneur le Chanceller d'Engleterre supplie humblement Wauter Janssone, mestre de la nef appelé la Cristoffre de L'Escluse en Flandre, & Henry Rocard, vallet & attorne de Johan de Massemenstere, burgeys de Bruges, que come le dit attorne chargea en la dite nef ore tarde a Viuers LXXVII toneaux de vin, XX dacres de quirs, & le mestre [roto] VII toneaux & II toneaux & II pipes del portage des mariners d'avoir amesné en Flandres, et come ils viendrent devant Caleys yces meskerdy derrein passé [23.3.1374], vint sur la dit nief un passager de Foxton de Caleys & prist mesme la nief & les biens, & le ount amesnez a Sandewicz, & priserent de eux certeines lettres qu'eux ils avoient du comte de Flandres & de la ville de Bruges protantz record coment les biens sont ès marchantz de Flandres & a nully autry, des queux lettres les ditz suppliantz ne pourent nulle deliverance avoir, plese a vostre tres honoré seigneur pour Dieu & en con'de charte eut ordeniez due remedie issint qu'ils puissent estre bonement delivrés.

9

1374, s.m., s.d., s.l.

Richard Bishop y William Foxton, maestre y propietario del passager *de Calais que apresó la* hulk *de Walter Jansson de l'Ecluse, se justifican explicando que dicho patrón, en el viaje de ida a Vivero, había llevado paños y armas para los enemigos del rey.*

P.R.O., *Ancient Petitions*, SC8/210/10495

A tres noble & tres gracious seigneur monseigneur le Chanceller d'Engleterre... [*Richard Bishop, «mestre d'un passager de Caleis» y William Foxton, burgués de Calais, declaran*] que come une hulkship de l'Escluse en Flandres nadgaris se chargea en Flan-

dres ove draps & armures & les amesna en Espaigne ès enemys nostre dit seigneur le Roy, en countre les composicionas ent faites entre nostre dit seigneur le Roy & le Counte de Flandres, & soit le dit hulkship chargez des vins de Vivers & des quirs d'Espaigne, et come le dit Richard Bysshop ove sa meyne en lo dit passager estoit en son siglant sur meer entre Engleterre & Caleis pour engenter & contreestier les enemys a nostre dit seigneur le Roi & a son roialme, yceo meskerdy le XXII jour de martz là vinst le dit hulkship *(il. 1 palabra)* chargez en son chemyn sur meer & le dit Richard ove le dit passager lui aproscha & lui pria de part le Roi en convenable maniere qu'il abateret son trief, qu'il porra aver cognutz s'il feusse chargez des biens des enemys ou ne mye; & lo mestre & les altres qui furent en lo hulkship ne voillent doner nul atendance al dit Richard, enz lui prierent de feare le plus qu'il porra de son mal talent, & ceo une foith & altre foith, & al tierce foith que le dit Richard lui aproscha en bone e bele maniere de avoir cognitz la certeinete de eux, ils se tireunt en lo dit passagers plus de XX settis & naufrirrent lo dit Richard ove une seete en le costeere, pro quei semblaa al dit Richard ove ses compaignons ad tant et fait qu'il ad amesnez le dit hulkship ove les darreez dedenz le port de Sandwiz, asur quei plese a nostre dit seigneur le Roi & a son Conseil comander ceo que serra d'iceo ent fait.

10

1379, Enero 21. Brujas.

Pero Sánchez de Trobica, patrón accidental de la barca Santa Catalina *de Vivero tras la muerte en alta mar de su patrón Juan Martinez? Márquez? de Trobica, acusa recibo, a su llegada a Brujas, del importe de los fletes de Sevilla a Flandes, pagado por Marco Spinola, mercader genovés.*

Stadsarchief. Brugge. *Ouden Wittenbouc*, f. 143. Publ. GILLIODTS, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, p. 290.

En la plaine cambre d'eschievins de la ville de Bruges, cognissoit Pieres Chense de Tribuke qu'il a eu et recheu de Marke Spinghele, marchant genevois, LXXII lb. XV s. de gros, pour le frait de plusieurs maneres de biens de pois appartenans a plusieurs marchans genevois que la barge de Vivieres appelee Sainte Kateline ammené en Flandres en ce darraim voiage qu'elle a fait de Siville, ou elle fu affretié et chargié par Luquin Gentil, et parti d'ileuc ou mois de septembre darrain passe; et vint en Flandres le VIIIe jour de decembre darrain passé; desquelles marchandises fu marchans sur la dicte barge li dis Marke Spinghele, et de la barge estoit maistres au departir de Sibile Jehans Marchie de Tribuke, qui trespassa sur le voyage; et apres son trespas en a esté et est maistres li dis Pierre Chense de Tribuke, duquel frait li diz Pieres Chense se tient pour bien content et appaiet, et en quita ledit Marque Spinghele et tous autres a au quitance en puet appartenir, et leur promist a tenir desdommagiés de ladicte somme, et de tous coux et frais qui en porroient ensievir. Et se de ce audit Piere Chense aucune chose defailloit, ce ont enconvent et promis Jehans Pieres de Solture, marchant de Caestre, Loppe Marin de Vivieres, Jehans Pieres de Trobyke de Vermeau et Francisce Mighelis de Buberu, comme plesge pour lui, et chacun pour le tout, a parfaire plainement; lequel frait fu paié et la dite plesgerie receue par jugement d'eschevins susdis.

Actum le XXIe jour de jenvier, anno M.CCC.LXXVIII. Eschevins Jorges Dartrike, Jacques de Leke, Gheraert de la Moere, Polz Scuwinc.

11

1382, Noviembre 4. Santarém.

Seguro del rey de Portugal a Johan do Casal, maestre del «baixel» Santo Antón *de Puentedeume, y a Martín da Marina, mercader de La Coruña, para comerciar en puertos portugueses hasta el próximo domingo de Pascua.*

ATT. *Chanc. D. Fernando*, l.3, f. 11 v. Publ. en DESCOBRIMENTOS... I, sup., p. 303.

Dom Fernando pella graça de Deus Rey de Portugal e do Algarue, a vos Corregedor e Juyzes da Cidade de Lixboa, e dos outros logares dos nossos Regnos, saude. Sabede que Johan do Casal, mestre do baixel Santo Anton da Ponte do Yme, e Martim da Marinha, mercador da Clunha, nos disserom que elles veerom a Setuuall e trouuerom hi o dicto bayxel e mercadorias de que nos ouuemos a dizimha do dicto mercador em Lixboa, e queriam d'hiir leuar ao dicto baixel outras mercadorias, e que alguuns nossos naturaaes e moradores da nossa terra ouverom nossas cartas per que por alguas cousas que lhes forom tomadas per alguus do senhorio de Castella no tempo da paz ante que agora ouvessemos guerra com El Rey de Castella, que podesem fazer tomada en beens e navios do dicto Regno de Castella. E que porem o dicto baixel lhe era enbargado e os averes que trouverem, e se temem de lhe seer posto enbargo nos aueres que levarem. E porque os nos mandamos viir seguros assy a elles come aos outros que aa nossa terra quisessem viir depois das pazes apregoadas, pedio a nos por merçee quelhes ouvessemos sobrello alguu remedio. E Nos veendo o que nos pediam, e porque o entendemos por nosso serviço e proll da nossa terra, seguramos ao dicto mestre e a sua conpanha e ó dicto mercador e suas mercadorias da dante desta nossa carta ataa dia de pascoa primeira que vem, e mandamos que lhe non seia tomado o dicto baixel e os aparelhos dél, e as mercadorias que trouverem e levarem de que nos ajamos pagada a nossa dizima e os outros nossos direitos, nem seiam presos nõ enbargando as dictas cartas que sobre a dicta rezõ seiam mostradas. E se o dicto baxel e mercadorias lhe he ou for enbargado, fazede lho entregar, unde al no façades. Dante en Santarem, quatro dias de Novembro. El Rey o mandou per Alvaro Gonçallvez seu vasallo e veedor da sua fazenda, e per dom Jhuda seu tesoureiro. Afonso Perez a fez, Era de mil e quatroçentos e vinte annos.

12

1392, Diciembre 18. Barcelona

Johan de Oseira, patrón de la barca Santa Trinidad *de Noya, la fleta a Mateu Alanyà para un viaje a Berbería.*

AHCB. *Serie notarial*, IX-*Nòlits*.

En nom de Deu.

Chapitols fets entre en Johan d'Oçera de villa de Noya Regni Castelle, patró de I barxa appellada de Sancta Trinitatis de una part, e en Mateu Alanyà, mercader, ciutadà de Barchinona de altra part, per lo viatge de Atsamor e de Safi, que son dellà les plages de Niffe.

Primerament demana lo mercader que la barxa sia fornida de àncoras, de gumenes, de velels, de arbor e de antenes, e qu'y aga una barcada de pedres.

Item que sia fornida la dita barxa de xanfra e de compaga sues, abant de XV persones sues entre mariners e servesials, en nombre de les quals es lo patró, e que los dits mariners agan cascuns ses armes, e IIII ballestes e viratons.

Item que la dita barxa aga a esperar lo càrrech asi en Barchinona fins a XX dies de janer primer vinent.

Item partent de Barchinona, Deus volent, que lo dit patró aga a fer la via de Atsamor e aqui aga a esperar lo mercader VI jorns caragadós, e partint d'aqui, Deus volent, que aga a fer la via de Safi, e que aqui aga a esperar la barxa e sia descarragada X dias, e que lo mercader haga a dar son nòlit dins VIII dies aprés que sera descarragada.

Item que lo patró sia tangut en tot loch ho sia on la barxa fara port que el mercader pusque carregar e descarregar so que li plaura, la dita barxa empero no perdent el temps.

Item que la dita barxa que sia del dit mercader entrant et exient, astivada e a través, e d'alt e de bax.

Item que si lo mercader volrà la dita barxa exent, que el dit mercader aga a dir al dit patró dins los X dias haga a dar partida, e si mester l'aura, e si mester l'a, que l'aga a esperar XVI jornos cargados sen just empayment.

Item lo dit patró es tengut al dit mercader que la dita barxa portará càrrech de pés de LXXX tonellades.

Item lo dit mercader es tengut de pagar al dit patró per nòlit del dit viage CLX doblas d'or morisques, las quals li sie tengudes de pagar en lo dit loch de Saffi dins VIII dies primers vinents apres que la dita barxa sia descarregada o lo càrrech de aquella. Item li es tengut de pagar lo dit mercader per calses X florins d'or d'Aragó. Item d'altre part per guindatge IIII florins d'or d'Aragó. Item d'altre part per ajuda del pilot, VI doblas d'or morisques, lo qual pilot hage a pendra lo dit patró là hon lo trobarà.

E si per ventura lo dit mercader haurà mester la dita barxa de tornar en Barchinona, sia tengut de pagar al dit patró per nòlit de la torna CCL doblas d'or morisques dins Barchinona, aprés X dies que la dita barxa sera descarregada, e per calses XII florins d'or d'Aragó.

Pena, L llibres.

Item que los mariners de la dita barxa hagen LII quintalades franques axi d'entrada com d'exida; però es entés que si los dits mariners volran vender les dites quintarades, que les puixen vendre, ço es, cascun la sua part e tots ensemps, e que lo dit mercader, si les volra, les se puxa aturar, si's volra, per aquell preu mateix que los dits mariners les vendigen a altri axi lo dre (*sic*), e per semblant es entés de les robes qui's metrien si les volien vendre.

Testes, Sanctius Gonçalis, Consul Castellanorum, Poncius ça Englada, curritor auris, et Bernardus Costa, mercator.

13

1393, Enero 22. Barcelona.

Johan de Oseira, vecino de Nova y patrón de la barca Santa Trinidad, *como procurador y en nombre de Domingo de Ben, vecino de Muros, recibe de Bernat Company y Arnau Noguera, mercaderes de Barcelona, 64 florines de oro de Aragón, en pago de 46 canastas de sardinas saladas.*

AHPB. Bernat Nadal. *Decimum manuale 11/6/1392-23/1/1393*, f. 99 v.

Johannes d'Ocera, vicinus ville de Noya Regni Castelle, patronus barxe vocate Sancte Trinitatis que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, nomine et pro parte Dominici de Ben, de villa de Muros Regni Castelle, de cujus ratiohabitionem teneri promitto, confiteor et recogonosco vobis Bernardo Company et Arnaldo Noguera, mercatoribus civibus Barchinone, quod solvistis michi sexaginta quatuor florenos auri de Aragonia quos vos debebatis dicto Dominico de Ben de Villa de Muros Regni Castelle, ratione et pro precio XL sex canastarum sardinarum salsarum quas a dicto Dominico de Ben emimus, habuimus et recepimus dicto precio, et de quibus eciam LX quatuor florenis nos feceramus albaranum dicto Dominico de Ben manu propria mei dicti Arnaldi Noguera scriptum, quosque sexaginta quatuor florenos dictus Dominicus de Ben mandavit vobis michi loco ipsius dari et tradi in civitate Barchinone, quosque ego debeo et teneor aportare dicto Dominico in dicta villa de Muros ad sui risicum, periculum et fortunam. Ita continetur in dicto albarano per vos dicto Dominico facto. Et ideo renuncio, etc. Finem de dictis sexaginta quatuor florenis, sine etc. Volens dictum albaranum quod vobis tradere promitto esse cassum etc. Sic etc.

Testes, Petrus de Ben, mercator de dicta villa de Noya, Johannes Cijar et Johannes de la Pena, scriptores.

14

1393, Abril 29. Barcelona.

Pero Conde, patrón de nao de La Coruña, tras haberse cerciorado de que parte del retraso con que se están cargando en su nave las mercancías de Bernat Vidal se debe al mal tiempo, requiere notarialmente a éste para que acelere la cargazón, ya que se agota el plazo de seis días que tiene para hacerlo, transcurrido el cual el patrón puede demandarle por cualesquiera perjuicios derivados de este retraso.

AHPB. Bernat Nadal. *Manual 23/1-4/7/1393*, ff. 60-60 v.

Die martis predicta, in presentia mei Bernardi Nathalis, notarii publici Barchinone, et in presentia eciam venerabili Sanctii Gonsalis, Consulis Castellanorum in civitate Barchinone, et Francisci Vilar ac Petri de Plano curritoris auris, civium Barchinone, etc., Petrus Condi, patronus navis, vicinus ville de Crunya Regni Castelle, constitutus personaliter in riparia arenalis Barchinone, dixit verborum Francisco Vinyoles et Petro

Vilalta, barqueriis, civibus Barchinone, ibidem personaliter existentibus et adinventis, si die erina et die presente fuerunt carricate sive misse in navibus existentibus en plagia maris Barchinone alique res et merces, et ipsi responderunt et dixerunt quod in dicta erina die fuit carricata lana et missa in quadam navi, sed quod alique alie res et merces per diem presentem nec per diem proximum lapsum non fuerunt onerate seu carricate alique res seu merces, propter maximam maris tempestatem que per dictos duos dies fuit in dicta plagia maris Barchinone, et dictis predictis verbis incontinenti dictus Petrus Condi requisivit verborum Bernardum Vithalis, mercatorem civem Barchinone ibidem personaliter existentem et adinventum, quotus cum iam sex dies per quos ipse Bernardus Vithalis mittere et carricare tenebatur res et merces suas in dicta sua navi essent elapsi, per totum presentem diem mitteret et carricaret in dicta sua navi omnes res et merces quas mittere et carricare tenebatur in eadem, vel si ipse Bernardus serus faceret, idem patronus protestus fuerit de omni risico dicte navis et de omnibus missionibus, sumptibus, dampnis, etc. per ipsum faciendis, etc. sive omnia supradicta habere intendebat, etc. De quibus etc.

15

1393, Abril 29. Barcelona.

Bernat Vidal, mercader de Barcelona, recibe de Pere Soler una comanda para Sicilia y Romania, que llevará en la nave de Pero Conde de La Coruña.

AHPB. Bernat Nadal. *Manual 23/1-4/7/1393*, f. 60 v.

Bernardus Vithalis, mercator cives Barchinone, confiteor et recognosco vobis Petro Solerii, mercatori civi Barchinone, presenti, quod habui et recepi a vobis et porto in vestra comanda ad partes Cicilie et Romanie, cum navi Petri Condi, castellani, et ad alias partes in quibus dicta navi portum faciet causa mercandi, septuaginta libras et quatuor solidos Barchinonenses de terno, implicatos in duabus balis panni lane diversorum colorum de villa de Achde apellats, per terç, solutis naulo et aliis missionibus missis in dicte navi. Et ideo renuncio etc., promitto vendere etc., implicare iuxta tenorem cuiusdam albarani papirei manu vestra propria scripti et michi traditi. Quequidem implicaments etc., ad quorum lucri etc., obligo personaliter et bona. Risicum etc.

Testes, Sanctius Gonçalis, Consul Castellanorum in Civitate Barchinone, Johannes Cijar et Johannes de la Pena, scriptores Barchinone.

16

1394, Febrero 27. Barcelona.

Domingo Vidal, vecino de Pontevedra, vende a Bertomeu Mir, mercader de Barcelona, su nave Santiago, *junto con el puesto de patrón y los fletes de un viaje pendiente a Flandes, por 568 £ 15 s. barceloneses.*

AHPB. Bernat Nadal. *Manual 20/11/1393-3/6/1394*, ff. 47-47 v.

Dominicus Vithalis, de villa de Pontevedra regni Castelle, patronus et dominus cuiusdam navis tinclate unius themonis et unius cohoperte vocate Sancti Jacobi, que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, gratis etc., per me et meos vendo vobis Bartholomeo Mir, mercatori civi Barchinone, presenti, et vestris etc., dictam navim meam cum omnibus et singulis exarciis, corredis, etc. Vendo vobis dominium et patroniam eiusdem cum omnibus juribus ad dominium et patroniam ipsius pertinentibus. Item vendo vobis totum comendum emolumentum mihi pertinentis racione nauli quod ego feci de dicta navi pro faciendo viagio cum eadem ad partes Flandriarum ut continetur in scripture nauligiamenti. Hanc autem etc., sicut etc., extrahens etc., tradere possessionem etc., cedens jura etc. Quibus etc. Constituens etc. Precium est quingente sexaginta octo libre et quindecim solidi Barchinonensi. Renuncio etc., dando etc., promittens facere habere etc., teneri de eviccioni. Obligo bona etc., jur. etc. Hec igitur nos ad hec ego dictus Bartholomeus Mir laudans predicta etc., promitto vobis quod ego faciam se facere faciam dictum viagium eo modo quomodo constat in instrumento dicti nauli, sine etc. Missiones etc. Credatur etc. Obligo bona et immo etc.

Testes, venerabilis Sanctius Gonçalis, Consul Castellanorum in civitate Barchinone, Petrus Company, civis, Johannes Cijar et Galcerandus Marqueti, scriptores.

Dominicus Vithalis predictus facio apocham de predictis quinquagentis sexaginta octo libris et XV solidis.

Testes predicti.

Die veneris predicta, in presentia mei Bernardi Nathalis, notarii publici Barchinone, et in presentia eciam venerabilis Sanctii Gonçalis, Consulis Castellanorum in civitate Barchinone, Galcerandi Marqueti et Johannes Cijar, scriptorum civium Barchinone, testium, etc, Dominicus Vithalis de villa de Pontevedra Regni Castelle, patronus et dominus cuiusdam navis tinclate unius themonis et unius cohoperte vocate Sancti Jacobi que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixe, constitutus personaliter in operatorio mei dicti et infrascripti notarii, quod est in platea cambiorum de mari Barchinone, tradidit possessionem corporalem seu quasi Brtholomeo Mir mercatori, civi Barchinone, ibidem presenti, de dicta sua navi cum omnibus et singulis exarciis, corredis, etc.— Est in cedula.

17

1394, Marzo 10. Barcelona.

Arbitraje entre Afonso Eanes, mercader de Tuy, y Vicente Domingues, patrón de una nave de Oporto, fletada por el primero, sobre el transporte de unas mercancías de Pontevedra a Barcelona.

AHPB. Bernat Nadal. *Manual 20/11/f1393-3/6/1394*, f. 53.

Alfonsus Yanes, mercator vicinus civitatis de Tuy Regni Castelle, ex una parte, et Vicentius Domingues, vicinus civitatis Portus Portugalie, patronus navis vocate Sancti Anthonii ex altera parte, gratis etc., compromittimus in vos venerabiles Bartholomeum Mir et Gabrielem de Basterres, mercatores cives Barchinone, tamquam in arbitros, etc.,

sub pena centum et decem librarum Barchinonensium, vobis et nobis ad invicem etc., super omnibus questionibus et demandis quas ego dictus Alfonsus facere possim proponere seu movere coram vobis contra dictum Vincentium ratione et occasione diversarum tonalladarum quas dictus Vincentius onerare et carricare ac portare tenebatur a me dicto Alfonso in dicta sua navi in Pontuvedre, Regni Gallicie, et eciam super omnibus excepcionibus et deffensionibus quas pars contra parte facere posset quibuscumque et omnibus etc., dando posse vobis dictis arbitris et arbitratoribus quod possitis nos dictas partes citare et partem contumacem punire et procedere ad sup., etc., de comissione cuius pene possitis cognoscere etc. Et penam dare etc. que tociens usque soluta etc. nichilominus etc. tercium curie etc. promittentes comparere etc. et procedere etc. Et quicquid dixeritis etc. id ratum etc. tornare penam etc. non recurrere arbitrio boni viri etc. Et si fuerit dubia etc. obl. pars parti bona etc. Renun. etc. Preffigimus terminum hinc ad per totam presentem septimanam quem possitis prorogare semel et pluries ad vestri cognitionem. Hec igitur etc.

Testes, venerabilis Sanctius Gonçalis, Consul Castellanorum in civitate Barchinone, Jacobus Roure, curritor, et Bartholomeus Amat, mercator cives Barchinone.

18

1402, s.m., s.d., s.l.

Extractos de una relación de navíos apresados por ingleses en los años 1400-1402, hecha para obtener indemnizaciones con motivo de una tregua entre Castilla e Inglaterra.

P.R.O., *Chancery Miscellanea*, C47/32/24.

In nomine Domini, amen.

Sequitur capciones navigiorum & aliorum bonorum nonnulleque alie lesiones & dapna subditis Regie magestatis Castelle & Legionis violenter & (*Il. 1 palabra*) illata per subditos Regie magestatis Anglie sub treuga.

Primo fuit capta per Marchum Mistum & complices suos apud Oxente ultima die aprilis anni presentis una barchia LXX tonnellorum, cuius erat magister Alfonsus de Marinha de la Curunna, quaquidem erat honusta coriis, cera, sepo, vino & aliis diversis mercibus. Valebat dicta barchia cum apparatibus suis, armis & ormisiis communi extimacione M scuta aurea, valebantque dicte merces & bona alia magistri, mercatorum & nautarum III M scuta preter naulum & alia dampna.

Item fuit capta per dictum Marchum III madii una alia barchi nova predicte ville de la Curunna cuique erat magister Johanne de Sancto Johanne, honusta CL tonnellis vinorum de Biuero & XCII coriis de torta salatis, & II pipis olei & aliis mercibus. Valebat dicta barchia cum apparatibus suis, armis & aliis bonis magistri & commune extimacioni III M scuta auri, valebatque dicta mercimonia cum certa summa monete auri in ea capta per dictum Marchum & suos complices alia III M scuta preter naulum & alia dampna.

Item fuit capta per dictum Marchum loco & tempore proxime dictus quadam navis dicte ville CX tonnellorum, cuiusque erat magister Alfonsus de Beliquer, honuste coriis, cera, sepo, vino & aliis mercimoniis. Valebat dicta navis cum apparatibus suis & armis communi extimacione II M scutorum auri, valebatque mercimonia cum aliis bonis & rebus certaque summa monete auri mercatorum, magistri & nautarum, IX M scutorum preter dampna & mertesse.

Item anno domini m° CCCC primo mensis juliii die Sancti Laurencii, quidam qui voccatur Johannes Stowner & alius qui vocatur Johannes Prince habitatores ciuitatis Cirencestr' cum suis complicibus in quadam barchia comitatus de Harundel exeuntibus, ceperunt manu armata quadam barchiam vocatam Sancta Maria de Biuero in Galecia, & pretendentem littere marcam contra yspanos tulerunt a dicta barchia quatuor XX ballas pannorum Galencine, de Biauves & de Sancto Looio & de Monstreuille & XX capsias cum diversis mercimoniis & aliis rebus & bonis in eis existentibus, que omnia valebant communi extimacione XX milia scutorum auri de Francia, preter expensas & dampna...

19

1408, Noviembre 24. Valladolid.

Juan II, a petición del concejo de La Coruña, confirma la carta de Enrique III dada en Tordesillas a 2 de Mayo de 1397, por la que se determinan algunas de las condiciones de percepción de los diezmos de la mar de Galicia.

A. M. Coruña. *Privilegios*, III/30.

Sepan quantos esta carta vieren commo yo Don Johan por la gracia de Dios Rey de Castilla, de Leon, de Toledo, de Gallisia, de Seuilla, de Cordoba, de Murçia, de Jahen, del Algarbe, de Algesira e Sennor de Viscaya e de Molina, vy una carta del Rey don Enrrique mi padre e mi sennor que Dios dé santo parayso, escrita en papel e firmada de su nonbre e sellada con su sello de la poridat con çera vermeja en las espaldas, fecha en esta guisa:

> Don Enrique por la gracia de Dios Rey de Castilla, de Leon, de Toledo, de Gallicia, de Seuilla, de Cordoba, de Murçia, de Jahen, del Algarbe, de Algesira e sennor de Viscaya e de Molina, al conceio e alcalles e jurados e procuradores e omnes buenos de la mi villa de la Corunna, salut e graçia. Sepades que vy vuestra petiçion que me enbiastes con Ruy Boton vuestro vesino e vuestro procurador sobre rason de las condiçiones nueuas con que fueron este anno arrendadas las mis rentas de los diesmos de la dicha villa, las quales desides que fueron e son contra vos otros mucho agrauiadas por çiertas rasones que en la dicha vuestra petiçion venian expremidas e declaradas. Et sabed que yo mande uer e leer en el mi consejo la dicha vuestra petiçion e fueron vistas e entendidas todas las rasones que sobre esto me enbiastes desir, e çerca de algunas condeçiones de las sobre dichas fue fecha declaraçion la qual es mi

merçed que pase en esta manera que se sigue (1). Primeramente que qual qyer nauio que en qual quier manera llegar a qual quier puerto o lugar del dicho Regno de Gallisia o de las dichas quatro sacadas de Asturias de Ouiedo aun que non entren en el lugar o puerto donde se deue diesmo, poniendo ancla e estando ay mas de un dia e troxieren algunos pannos e mercadorias algunas, que sea tenudo el maestro del nauio e los mercadores de llamar a los mis arrendadores o al que lo ouier de recabdar por ellos para que entren en el dicho nauio e les muestren por ante el escribano del diesmo todas las mercadorias e pannos que troxieran, en tal manera que lo puedan escreuyr con el dicho escriuano del dia que allegar al puerto o lugar fasta dos dias, seyendo primeramyente requerido el maestro del navyo de los mys arrendadores o del que lo ouier de recabdar por ellos para que gelo consientan asy faser e escrepuir (2). E acaesçiendo que el maestro e mercadores non quesieren descargar los pannos e mercadorias que troxieren e se quesieren yr a otras partes, que antes que dende partan sean tenudos de llamar a los mis arrendadores o al que lo ouier de recabdar por ellos e al dicho escriuano del diesmo e mostrar en commo non descargaron pannos algunos nin otras mercadorias algunas de las que traxieron nin parte dellas, e ello asi mostrado que se vayan donde se quesieren yr. (3) E acaesçiendo quel dicho maestro e mercaderos non quesieren llamar a los mis arrendadores o al que lo ouier de recabdar por ellos al dicho plaso e non les quesieren consentir entrar en el dicho nauio e escreuir los dichos pannos e mercaderias que troxieren asi a la venida commo a la yda, que pierdan por descaminado el nauio e pannos que troxieren e todas las otras mercaderias que traxieren. E el navio que sea para mi e los pannos e mercaderias que sean para los mis arrendadores. (4) Pero que es mi merced que todas las naos e carracas e galeas e barchas e otros qualesquier nauios asy de los mis Regnos commo de todos los otros regnos e partes e lugares quales quier que sean que traxieren pannos e otras quales quier mercaderias que sean de mercaderos e otras personas vesinos e moradores e comarcanos de Jenoua e de Aragon e de Portogal e de Seuilla e de todas las otras partes e lugares que son nonbrados de mar de Leuante que venieren de Frandes o Françia o Ingraterra e de otras quales quier partes e Regnos a los dichos puertos de la Corunna e Gallizia e Asturias con quales quier pannos e otras mercadorias quales quier, que usen asy en la entrada de los dichos puertos commo en la estada e salida dellos segund siempre usaron e les sea guardado todo el uso e costunbre que fasta aqui usaron e acostunbraron, salvo que sean tenudos los patrones e maestros e escriuanos de las dichas naos e carracas e nauios que asy venieren de las dichas partidas con las dichas mercadorias de los sobredichos, segund dicho es, de faser juramento a los dichos arrendadores que les fagan saber todas las mercadorias e cosas que se descargaren de las dichas naos e carracas e galeas e otros nauios en los dichos puertos donde estouieren. E este juramento que non sean tenudos de lo faser saluo seyendo requeridos primeramente de los arrendadores que lo fagan. (5) Otrosi que todos los pescados e otras mercadorias que se cargaren en qualesquier naos o nauios en el dicho puerto de la Corunna e en los dichos puertos de Gallisia e Asturias para leuar a Seuilla e a Castro e a Santander e a otros quales quier lugares de los mis Regnos, mando que los puedan cargar sin pagar diesmo e que non paguen

diesmo dello saluo que se obliguen o den fiadores los mercaderos e personas que lo cargaron que lo descarguen en los dichos mis regnos de Castilla en qual quier lugar dellos e que muestren aluala de conmo los descargaron en los dichos mis regnos en qual quier lugar dellos a los mis arrendadores, del dia que los descargaren fasta el termino que es acostunbrado de lo mostrar; pero que toda via non puedan cargar pescados nin mercadorias sin conocimiento de los desmeros o del que lo ouier de recabdar por ellos e sin el escriuano del diesmo. **(6)**. Otrosi que todos los pannos de lana que uenieren de Seuilla o de Castro o de Santander e de los otros puertos de Castilla al dicho puerto de la Corunna e a los puertos de Gallisia e de Asturias que paguen el diesmo dellos a los mis arrendadores. **(7)** Otrosi que de todo el fierro e jema e resina e acero e cannamo e otras mercadorias quales quier saluo pannos de lana que venieren de los puertos de Castilla o de qual quiera dellos a los dichos puertos de la Corunna e Gallisia e Asturias mando que usen en ello segunt sienpre usaron. **(8)** Otrosi que quales quier carracas e naos e otros nauios quales quier que vinieren de mar de Leuante e Seuilla e Portogal e traxieren mercadorias asi d'espeçieria commo alunbre commo otras quales quier mercadorias de auer de peso e de balança e otras quales quier mercadorias de auer de peso e de balança e otras quales quier mercadorias saluo pan, e venieren a los dichos puertos de Corunna e Gallisia e Asturias, que usen segunt sienpre usaron asy en las entradas del puerto conmo en la estada e descarga que y fesieren, toda uia que en rason de los pannos que troxieren que usen segunt en las dichas condiçiones suso declaradas es conuenido. **(9)** Otrosi que todas las carracas e naos e nauios quales quier que venieren o venieren (*sic*) de las dichas partes e lugares de mar de Leuante o de otras quales quier partidas en qual quier manera a los dichos puertos e traxieren pannos e entraren de dentro de los dichos puertos donde suelen pagar diesmo, que sean tenudos de pagar el diesmo de los dichos pannos que asy traxieren. Eso mesmo, que sean tenudos de pagar el diesmo de los dichos pannos si los descargaren de mar en tierra estando de fuera de los dichos puertos. E que non dexen de pagar el dicho diesmo aunque entren en los dichos puertos o descarguen fuera dellos los dichos pannos de mar en tierra por fortuna de tienpo o con miedo de enemigos. Lo qual todo es mi merçed e voluntad que se guarde e cunpla en la manera que aqui suso en esta mi carta ua espaçificado e declarado. E por esta mi carta o por su traslado signado de escriuano publico mando a uos el dicho conçejo e ofiçiales de la dicha villa e de todas las otras villas e logares del dicho mi reigno de Gallisia e de las dichas quatro sacadas de Asturias de Ouiedo e a cada unos de uos e a los arrendadores de los puertos de la dicha villa de la Corunna e de las otras uillas e lugares de tierra de Gallisia e de Asturias que lo fagades e cunplades e guardedes e fagan, cunplan e guarden asi conmo suso en esta mi carta es contenido. E los unos nin los otros non fagades nin fagan ende al por alguna manera so pena de la mi merçed e de dies mill mrs. para la mi camara a cada uno. E demas por qual quier o quales quier por quien fincar de lo asy faser e cunplir mando al omne que os esta mi carta mostrar o el treslado della signado conmo dicho es que vos enplase que parescades ante mi do quier que yo sea del dia que os enplasar a quinse dias primeros seguientes so la dicha pena a cada uno, a desir por qual rason non

cunplides mi mandado. E mando so la dicha pena a qual quier escriuano publico que para esto fuera llamado que dé ende al que os esta mi carta mostrare o el dicho su traslado signado commo dicho es testimonio signado con su signo por que yo sepa en commo se cunple mi mandado. Dada en Oter de Siellas, veynte e dos dias de mayo, anno del nasçimiento de nuestro sennor Ihesu Christo de mill e tresientos e nouenta e siete annos. **(10)** E en rason de los alualas que an de traer de los pescados que leuaren a algunas partes de los mis regnos, mando que las tales alualas sean firmadas e signadas de escriuano publico en que faga fe commo se descargaron los pescados en el lugar donde diere la fe. Yo Pero Gonçales la fise escreuir por mandado de nuestro sennor el Rey. Yo el Rey. Anton Gomes, Ruy Fernandes. Registrada p.

E agora el concejo e omes buenos de la dicha mi villa de la Corunna enbiaron me pedir merçed que les mandase dar mi carta de preuilleio escrita en pergamino de cuero e sellada con mi sello de plomo pendiente en filos de seda para que les valiese, e fue guardada la dicha carta que aqui va encorporada a la merçed en ella contenida en todo bien e conplidamente segunt que en ella se contiene. E yo el sobredicho rey don Johan, por faser bien e merçed al dicho concejo e omes buenos de la dicha mi villa de la Corunna, touelo por bien e mando que les uala e que les sea guardada la dicha carta que aqui va encorporada del dicho sennor Rey mi padre e mi sennor que Dios perdone, e la merçed en ella contenida en todo e por todo bien e conplidamente segunt que en ella se contiene. E defiendo firmemente que alguno nin algunos non sean osados de los yr nin pasar contra la dicha carta nin contra lo en ella contenido ni contra parte dello, por que (*sic*) la quebrantar o menguar en algunt tienpo por alguna manera. Ca qual quier que lo fesiese auria la mi yra e pecharme ya la pena contenida en la dicha carta, e al dicho conçejo e omes buenos de la dicha mi villa de la Corunna o a quien su vos touiere todas las costas, e dapnos e menoscabos que por ende resçibiesen doblados. E sobre esto mando a todos los conçejos e alcaldes, jurados, juezes, justiçias, merinos, alguasiles, maestres de las ordenes, priores, comendadores e suscomendadores, alcaydes de los castillos e casas fuertes e llanas e a todos los otros ofiçiales e aportellados quales quier de todas las çibdades e villas e lugares de los mis regnos e sennorios, asy a los que agora son commo a los que seran de aqui adelante e a cada uno dellos, que gelo non consientan, mas que les defiendan e anparen con la dicha merçed en la manera que dicha es, e que prenden en bienes de aquellos que contra ello fueren por la dicha pena e la guarden para faser della lo que la mi merçed fuere. E que emienden e fagan emendar al dicho conçejo e omes buenos de la dicha mi villa de la Corunna o a quien su vos touiere de todas las costas e dapnos e menoscabos que por ende resçibieren doblados commo dicho es. E demas por qual quier o quales quier por quien fincare de lo asy faser e conplir mando al omne que les esta mi carta de preuillejo mostrare o el traslado della abtorisado en manera que faga fee, que los enplase que parescan ante mi en la mi corte del dia que los enplasare a quinse dias primeros seguientes so la dicha pena a cada uno, a desir por qual rason non cunplen mi mandado. E mando so la dicha pena a qual quier escriuano publico que para esto fuer llamado que dé ende al que gela mostrare testimonio signado con su signo por que yo sepa en commo se cunple mi mandado. E desto les mande dar esta mi carta escrita en pergamino de cuero e sellada con mi sello de plomo pendiente en filos de seda. Dada en la villa de Valladolit, veynte e quatro dias de Novienbre, Anno del nasçimiento del nuestro Saluador Ihesu Christo de mill e quatroçientos e ocho annos. Yo Ferrant Alfon de Segouia la fis escreuir por

mandado de nuestro sennor el Rey e de los sennores Reyna e infante sus tutores e regidores de los sus Regnos. e tengo en mi la dicha carta oreginal del dicho sennor Rey que aqui ua encorporada (*rúbrica*). Signum Johannis legum doctoris.

20

1411, Marzo 27. Saint-Malo.

Las autoridades de Saint-Malo certifican al Baile General de Valencia la llegada sin contratiempos de doña Margarita de Bendaña y su sobrina Margarita, que salieron de Valencia, como pasajeras bajo caución, en la nao de Francisco de Perbes, de La Coruña.

ARV. *Bailia*. Libro 249 f. 597. (Transcripción local del original en francés).

A vous, honorables, saiges et prouenenz les baillis et juge de la cité de Valencie, et a touz autres Tallifs *(sic)* et Jugues et autres officiers de excelent et puissent Prince le Rey d'Aragon. Nous la court seculieir de la cité de Saint Malou de l'Isle a tout honour et reuerence, salut et dileccion. Sauoir faisons que le quart jour du moys de fiurer derrainement passé arriva ou port et havre de nostre dicte cité de Saint Malou une neff nommée la neff Sainte Marie de Betleem, de quoy estait et est maistre et gouuernour desoups Dieu Franciscou de Perue, voesin de la Groune on royaume de Castelle, et estait celle neff chargee de vins du pays Aliquan, en la quelle nef estoient et de faict vindrent deudit lieu de Valencie dous famees nomees l'une dame Margarite de Vendane, sponse, comme elle disoit, de Roudrigou de Ros, et l'autre Margarite sa mepot, estante sa dicte mepot comme elle disoit de l'aatge de tretze a quatorze ans ou enuiron, les quelles dous fammes auecques lours biens le dit maistra a conduites et amenees en la dite nef en port de crestiens et de sauueté en nostre dicte cité de Saint Malou et encore y sont a present elles et lours biens, comen de ces choses este et fuymes bien et deuement infourmen, tent per la dicta Margarite et Jehan Duboul, Guillaume Le Dren que par plusours autres gens notables et disgnes de foy, et que en oultre celle damme Magerite pour ley et pou la dite mepot se tenoit et tient dudit maistre pour bien et deuement contente, comme elle le nous recorda. Et ces choses esthime estre vroyes ainsi que dit est, nous certifions par ces presentes lettres sur lesquelles nous auons mis nostre seau stabli a noz contraz, le vingt et septiesme jour du moys de mars l'an mil quatrecens et onze. Du sindic, du juge de la dicte court, signum.

Jamet Primel, passe de la commende de la dite Court.

21

1411, Junio 4. La Coruña.

«Poder otorgado por el Concejo, Alcaldes y Hombres-buenos de la villa de La Coruña a Juan Alfonso, Bachiller en decretos y Jurado de la villa, para que les represente ante la audiencia del Rey y otros tribunales en la ejecución lanzada contra el Concejo y vecinos

de la villa por Alfonso Martís y García Alvarez, Tesorero el primero y Arrendador que había sido el segundo —con el nombre de D. Samuel Deus Ajuda— de diezmos de los puertos de mar de Galicia, y sobre pago de diezmos de ciertas personas».

AM Coruña. *Indice de Documentos*, n.os. 29 y 35. A partir de la transcr. de MARTINEZ SALAZAR en BRAG. C.D.H., I, pp. 32-35.

Saban todos que nos o conçello, alcalldes e omes boos da villa da Cruña, seendo juntados por pregon eno portal da iglesia de Santiago da dita vila segundo que o avemos de uso e de costume con Afonso Rodrigues e Ruy Boton nosos Alcalldes, e con Nuno Gonçales de Candamo, Gonçalo da Bezerra, Johan Roxo, Johan Ferreño, Juan de Santa María do Perrote, que son omes boos jurados de noso sennor el Rey enna dita villa, dos que han de veer e livrar fasenda de nos o dito Conçello, et con Johan Domingues et Francisco Eanes Catoira, nosos procuradores geeraes, nos o dito conçello, Alcalldes, Jurados, omes boos sobreditos, por quanto a nos faser entendente que Afonso Martis de Villarreal e Garçia Alvarez que soían chamar Don Samuel Deus Ajuda, arrendador que foy çertos annos pasados de çertas partes dos désemos dos portos do mar do Regno de Gallisia ou qual quer delles, que han gaannado de noso sennor el Rey carta por la qual o dito Sennor Rey manda a todas las justiçias de seus regnos por que façan exsecuçon en nos et en nosos bees et de nosos visinnos et lles prendan os corpos ata que o dito thesoureiro ou vos do dito Garçia Alvares seja pago das triinta e tres mill coroas d'ouro da moneda de França e mais dusentos mill mrs. con las custas. Outrosi por quanto en los tenpos pasados a nos foron notificadas outras cartas do dito señor Rey porque mandava que pagasemos outras grandes contias de coroas et mrs. ao dito thesoureyro et ao dito Garçia Alvares que a eses tenpos chamavan Don Samuel e a qualquer delles, senon que fosen faser exsecuçon en nosos bees por las ditas contías, as quaes exsecuçoes suso declaradas disen os sobre ditos Afonso Martis e Garçia Alvares ou qual quer delles que se deuen faser contra nos, por quanto disen que nos non auemos cunplido as condiçoes do caderno do dito señor Rey em rason da dita renda dos désemos que o dito Don Samuel foi Arrendador. E disen que lle foy por nos enbargada a dita renda e que nos nen nosos alcalldes que non avemos feyto conplimento de dereyto ao dito Don Samuel que agora he Garçia Alvares sobre demandas et requerimentos que disen que foron feytos para que complisemos as condiçoes do caderno e lle fezesemos pagar o désemo de çertas personas que disen que llo devian et çetera. E por quanto por ocasion de alguuas das cartas sobre ditas Fernando Diaz Davallos, teedor do castello desta cita villa e corregidor e Juiz das villas de Betanços e de Viueyro, Riuadeo e Nauia, prendeu e tovo preso en lo dito castello ao dito Juan Afonso bachiller en decretos e Jurado desta dita villa; outrosi enbargou e tomou huua nao de nosos visiños de que era meestre Aluar Fiel, que estaua en lo porto da dita villa de Viueyro, e prendeo e touo presos enna dita villa de Viueyro ao dito meestre e conpaña e mercadores da dita nao; outrosi por ocasion das ditas cartas e do negoçio sobre dito som tomados a outros nosos visiños suas mercadorias e averes. Por ende nos agora sobre o negoçio o negoçios suso declarados, fazemos noso certo suficiente procurador ao dito Juan Afonso bachiller en decretos e Jurado desta villa para que por nos e em noso nome se posa presentar ante audiençia do dito señor Rey ante audiençia dos serenisimos Señores Reyna e Infante seus tutores e Regidores dos seus Regnos, e ante qual quer dellos outros señores do consello do dito Señor Rey e ante os Oydores mayores

da sua abdiençia e ante quaes quer Juises que dos negoçios e pleitos sobre ditos poderon connosçer e por ante qual quer e quales quer delles, para impunar e contradizer as cartas sobre ditas e outras quaes quer que por los ditos Afonso Martis thesoureyro e Garçia Aluares e por qual quer delles ou por outro qual quer e quaes quer foron gaañadas ata agora ou foren des aqui en deante, e para gaañar carta e cartas do dito señor Rey reuocatoria das cartas sobre ditas, e para que non seja contra nos nen contra nosos visiños feyta exsecuçon alguua ata que sejamos oydos e vençidos por dereyto. E para propoer contra los sobre ditos e contra qual quer deles asi sobre los negoçios sobre ditos como sobre quaes quer outros negoçios e cousas qual quer abçoo que o dito bachiller entender que nos perteesca. E para responder por reconuençion e reconuençoes. E generalmente instituymos procurador ao dito bachiller sobre todas las abçoes que os sobre ditos Garçia Aluares e Afonso Martis thesoureyro ou qualquer delles ata este presente dia ham mouido contra nos ante audiençia do dito señor Rey et ante qual quer o quaes quer oydores et juises seus, asi dellegados como ordinarios, ou otros quaes quer, sobre lo negoçio et negoçios sobre ditos e sobre outros quaes quer negoçios et cousas que sejan. Outrosí sobre quaes quer outras abçoes sobre que nos agora ou des aqui endenate sejamos enplasados a conprir de dereyto aos sobre ditos et qual que delles para ante audiençia do dito señor Rey ou de quaes quer seus alcalldes, oydores e juises, posa o dito bachiller sobre los negoçios e pleitos sobre ditos fazer transaççion e outra qual quer conposicion e cauçion, posa comprometer en arbitro ou arbitros, arbitrador e arbitradores, posa fazer juramento de calonia e de çesorio e outro qual quer juramento, possa contrdiser testemoyas em ditos e em persoas impunar instromentos de falsidade e en outra maneyra posa suplicar in integrum, restituyr e demandar, posa costituyr hun (procurador ou) dous ou mais et resumir senpre en si o oficio de procuraçon. Posa o dito bachiller en noso nome presentar ante audençia do dito señor Rey e dos señores sobre ditos e de qualquer delles todas petiçoes que él entender que cunplem sobre los negoçios e pleitos sobre ditos e sobre outros quaes quer negoçios e pleitos nom posa fazer todas las cousas que nos presentes fazer poderíamos aynda que ocorra qual quer dos casos mayores yguaes ou menores [*en bl. en la transcr.*].. exprem que requirem especial mandado releuamos o dito bachiller e seus sustituytos de toda cárraga de satisdaçon, estaremos ao juizo, pagaremos o julgado para o qual obligamos nos e nosos bees; desto outorgamos esta carta de procuraçion por lo notario so escripto seelada en pendente de nosso seello mayor sobre çera blanqua. Feyta enna Crunna quatro dias do mes de Juyo anno do naçemento de noso sennor Ihesu Christo de mill e quatro çentos e honze annos Testemoias: Lopo Perez, Aluaro Fiel, Juan de Santiago da praça, Afonso Boton, Afonso de Calo, Lourenço Eanes, Ruy Gonsales. Eu Afonso de Balay, notario publico de noso señor el Rey ena dita villa da Crunna et notario dos feytos do dito Conçello, e esto que dito he con las ditas testemoyas presente fuy e fiz escripuir e puge aqui meu nome e meu signal que tal he = *Signo* = en testimonio de verdade = Afonso de Balay = *rúbrica.*

22

1413, Julio 31. Barcelona.

Reconocimiento de liquidación de cuentas entre Gomes Gonçalves, vecino de Pontevedra,

como procurador de Alvaro Crú, con Johan Domingo, sobre los viajes realizados con la barca Santa Trinidad *de Pontevedra, de la que los tres son copropietarios y patrones, por aguas del Mediterráneo desde el mes de Abril.*

AHPB. Bernat Pi. *Sextum manuale comune*, f. 5 v.-6.

Gomes Gonsalves, vicinus villa de Pontevedra, Regni Castelle, procurator ad hec et alia legitime constitutus a Alvaro Crudo, vicino dicte ville, prout de ipsa procuratione plene constat per instrumentum publicum inde factum in posse Dyonisii de Olit, regia auctoritate notarii publici Valencie, ac per total illustrissimi domini Regis Aragonum dominacionem XIIII[a] die mensis aprilis proxime lapsi, nomine procuratorio predicto, confiteor et recognosco vobis Johanni Domingues, vicino dicte ville, presente, quod venistis mecum dicto nomine ad verum, rectum, justum et legale ac finale computum et racionem super omnibus et singulis naulis per vos habitis et receptis ac facitis usque in hunc presentem de quadam barxa vocata Sancta Trinitate cuius vos et dicti principalis meus estis patroni, et super aliis in et seu pro quibus cum dicto principale meo computare tenebamini usque in hunc presentem diem racione et occasione dicte barxe seu naulorum eiusdem. Quo compoto facto, etc. est uero quod vos non habetis michi dicto nomine seu dicto principali meo aliquid reddere, etc., immo totum id quod sibi restituere recebamini michi dicto nomine restituistis michi dicto nomine terciam partem omnium logeriorum per vos habiturum pro caligiis. Et ideo laudando etc. et renunciando etc. et errori calculi etc. et legi etc. et omni alii juri etc., grate etc. per dictum principalem meum et suos absolvo, diff. et re. uobis et vestris omnes acciones, questiones, etc. quas dictus principalis meus vel sui facere possent etc. contra vos vel vestris et bona vestra et eorum, racione et occasione predictorum, faciendo dicto nomine vobis et vestris de omnibus supradictis bonum finem etc. Sicut etc. promittens me dicto nomine et dictum principalem meum predicta omnia et singula semper habere rata, grata etc. et in aliquo non contra facere etc. sub bonorum dicti principali mei omnium ypotheca. Jur. etc. Hec igitur etc.

Testes, Martinus Brancho, Johannes de Bayona, Rodrigo Alfonso, marinerii dicte barxe, vicini dicte ville de Pontevedra, et Aloysius Punteri, scriptor, habitator Barchinone.

23

1413, Agosto 7. Barcelona.

Johan Garró, Francesch Sunyer y Domingo Manelli, mercaderes de Barcelona, conceden poder a Johan Coya y Pere Moragues, mercaderes de Montpellier, para fletar la «barxa castellana» Santa Trinidad *de Johan Domingues de Pontevedra y Gomes Gonçalves do Verrón, y acompañar la mercancía a Sevilla.*

AHPB. Bernat Pi. *Sextum manuale comune*, fol. 7 v.

Johannes Garroni, Franciscus Sunyerii et Dominicus Manelli, mercatores cives Barchinone, constituimus et ordinamus vos Johannem Coya et Petrum Moragues, mer-

catores habitatores ville Montispesullani, licet absentes, et utrumque vestrum insolidum etc. procuratores nostros ad nauleandum sive conducendum pro nobis et nomine nostro a Johanne Domingues de villa de Pontevedra Regni Castelle et Gomes Gonsalves oriundo del Verrum, dicti Regni, quandam eorum barxam castellanam unius themonis et unius cohoperte vocatam Sanctam Trinitatem, pro viagio, Deo concedente, fiendo ad partes Sibilie pro illo naulo sive logerio quibus potueritis convenire. Et ipsa naula sive logeria solvere promittendum in illis terminis et locis ac solucionibus quibus fuerit comprehensum. Et inde quecumque volueritis instrumenta cum pactis etc. faciendum etc. Et demum etc. Comittentes super predictis vobis liberam et generalem administracionem. Promittentes etc.

Testes, Anthonius Sant Fores, studens in artibus, et Hugo Marola, mercator, habitatores Barchinone; testes fuerunt dicti Dominici Manelli qui firmavit dicta die, sunt Felipus Gombaldi, mercator cives Barchinone, et Aloysius Punteri, scriptor, habitator Barchinone.

24

1416, Mayo 6. Bayona de Miñor.

Ruy Lopes, notario de Bayona, da fe de que Lorenço Rodrigues descargó en dicha villa cierta cantidad de hierro que traia en la barca de Johan André, de Bayona, y que había sacado de Valencia bajo caución.

ARV. Bailía, libro 255. Albalá original conservado entre los fols. 154 v.-155.

Sabean quantos esta carta viren como en presença de mi Ruy Lopez de Bayona de Miñor, escrpivano et notario publico geeral por noso señor el Rey enna sua Corte et em todos los seus regnos e señorios, e as testemoyas adiante escriptas, en la ribera desta villa de Bayona de Miñor, em seis dias del mes de mayo do anno do nasçimento de noso señor Ihesu Christo de mill e quatro çentos e dez e seis annos, descarregó Lorenço Rodrigues, mercador, veziño de la dita villa de Bayona de Miñor cinquo quintales de ferro que tragia carregados enna barcha de que es meestre Johan Andrel, veziño et morador enna dita villa de Bayona de Miñor, que diso que os carregara enna dita barcha enno Graõo de Valença d'Arragom, et que dera por fiador a Ferran Gomes, veziño da çibdat de Valença d'Arragom, para mostrar por escprivão et notario publico a dia çerto en commo descarega en esta dita vila de Bayonna o dito ferro que hes do señorio de noso Señor el Rey de Castella que Deus manteña, et para [*roto:* quitar] o seu fiador que dera. Et pediu a mi o sobredicto notario et escpriuanno que llo dé asi signado por testemuño publico signado de meu nome e sygnal para quitar seu fiador, et para fazer çerto en commo descarregara aqui en esta villa o dito ferro. Feyto enna dita villa de Bayonna de Miñor o ano e mes e dia sobreditos. Testemoyas dicto Joan Andrel, mestre, e Joan da Auga, e Françisco Dies, e Diego lo Badío, e Aluaro Gomes, vesinos da dita villa de Bayonna, e outros.

Et eu, Roy Lopes, escrpuaano et notario publico sobredito general por noso señor el Rey ena sua corte et en todos os seus Regnos, esto escpriui et de meu nome et signal fise que tal he: (*Signum*).

25

1416, Mayo 6. Bayona de Miñor.

Gonçalvo Eans, notario de Bayona, da fe de que Afonso Eans, patrón de la barca Santiago, *descargó en la dicha villa un cargamento de cáñamo que había sacado de Valencia bajo caución.*

ARV. *Bailía*, libro 255. Albalá original conservado entre los fols. 155 v.-156.

Anno do nasçimento de noso señor Ihesu Christo de myll e quatroçentos e dez e seys annos, seys dias do mes de mayo. En presença de mi Gonçaluo Eans, notario publico jurado por el Rey en Bayonna de Myñor et en seu alfoz, e das testemoyas que adeante son escpritas, estando en esta villa de Baionna enna ribeyra de la mar Affonso Eans, patron da barcha Santiago, o qual dicto Afon Ians descarregou da dita barcha en terra seca cinquo feixes costalles de cánamo. Et que por quanto leixara fiança a Fernan Gallego, vesiño da çidade de Valença d'Arragon, que os posese en terra de cristiaõos, que descarregauan per ante min dito notario et en esta villa de Bayonna de Gallisa, señorio de noso el Rey de Castella, para dél faser huna calabre para a dita sua barcha, et de commo o descarregaua peio a min dito notario que lle dese instrumento signado in guarda de seu dereito e do dito seu fiador. Testemoyas, Pero Esteues de Finisterra, e Pero Affon de Farnabi, Esteuoo Borreyros, viziños de Baionna, e outros. Et eu, Gonçaluo Eans, notario sobre dito, a esto presente foy e estpriui, e aqui meu nome e signal pugi que tal he: (*Signum*).

26

1418, Junio-Julio. Santiago.

Johasn Sanches, juez de la villa de Noya, acusa a Pero Mouro de haber introducido paños por el puerto sin pagar los diezmos de la mar.

AHDS. *San Martin Pinario*. Leg. 12/407.

Predito. Sabean todos que ante min Ares Figueiras, bachiller en decretos e alcalde de noso señor o arçebispo de Santiago don Lopo enno seu paaço e arçebispado, e en presença de min Fernan Oans, notario publico de noso señor el Rey enna sua corte e en todos los seus Regnos e escusador por Ruy Martines, notario publico da çidade de Santiago, e das testemoyas adeante scriptas, paresçeu Juan Sanches, juis enna vila de Noya, e diso que Pero Mouro, fillo de Fernan Mouro, que presente estaua, descarregara sen seu conosçimento e trouvera a esta çidade a vender aca duas cárregas de pannos sen lle dar e pagar a désema que diso que delas abya d'aver por noso señor el Rey, e pedió ao dito alcalde que posesse en tal recaudo ao dito Pero Mouro que lle comprese de direito en rason da dézema dos ditos pannos; e o dito Pero Mouro diso que él non

descarregara taaes pannos commo o dito Juan Sanches desia, nen os ouvera nen trouvera a esta çidade, e que negava o pedimento e demanda do dito Juan Sanches; e porque fasia dél ladron, que o tomava por injuria, a qual estimava a duzentas coroas d'ouro. E logo o dito Fernan Mouro diso que prometía e prometeu ao dito alcalde e se obligava e obligou por lo dito seu fillo que non partese da dita çidade sen mandado e liçençia do dito alcalde, e o dito alcalle diso que asi reçibia a dita obligaçon. E o dito Juan Sanches, posose contra el sua demanda [*ilegibles 3-4 palabras*] Testemoyas que a esto foron presentes, Bernald Yanes do Camiño, mercador e Gonçaluo de Çesuras, notario de Betanços, et Afon Martiño, morador enna vila de Noya.

27

1418, Julio 9. Santiago.

Afonso Barbado, mercader de Noya, se obliga con Alvaro Garcia, mercader de Santiago, a entregarle 15 milleiros *de sardina arencada puesta en Noya a bordo del buque que la ha de llevar, para el mes de octubre.*

AHDS. *S. Martin Pinario.* Leg. 12/424.

Nove dias do mes de jullio. Sabean todos que eu Afonso Barbado, mercador ena vila de Noya, outorgo e conosco que deuo a uos Aluaro Garcia, mercador, morador enna çidade de Santiago e sobrino que sodes de Aluaro Garcia, canbeador, quinze milleiros de sardiñas arangadas que sejan sardiñas de geito boas e merchantes, de dar e tomar de mercador a mercador, os quaes milleiros de sardinas me obligo de vos dar enna dita vila de Noya, (*Tachado:* encustada) entonelada en meu fuste e carregada enno nauyo en que a afretardes enno porto da dita vila, d'oje este dia ata o mes de oytubre primeiro que ven, so obligaçion de meus bees mouelles e rayses auidos e por auer, que vos para elo obligo, e so pena do dobro da dita quantia, e outorgo e conosco que reçebi e soo entrego e ben pagado de vos o dito Aluaro Garcia de todas las quantias de mrs. que me ouueses de dar por los ditos quinze milleiros de sardinas, e os ey en meu jur e poder, e renunçio a toda excepçion que non diga ende o contrario, e aa lei do auer non dado e contado, visto e reçebido e pagado en presença de notario e testemoyas e a todas las outras leis e dereitos escritos e non escritos que por min non diga nen alege por min nen por outro, en juizo nen fora dél; e non dando e pagando eu ou outro por min a vos o dito Aluaro Garcia, ou a qui por vos ouver de auer os ditos quinze milleiros de sardiñas ao dito tenpo como dito he, dou poder conplido a qualquier juiz, justiçia, alcalde, algazil e mayordomo e outro qualquer ofiçial ante quen esta carta for presentada, que pasado o dito termino endeante fagan exsecuçion en min e en meus bees por los ditos quinze milleiros de sardinas e os vendan en almoneda ou fora dela conmo quiseren e por ben teueren, e dos mrs. que por elles deren entregen e façan pago a vos o dito Aluaro Garcia ou a qui o por vos ouver de auer dos ditos quinze milleiros de sardinas, con outros quinze milleiros da pena se en ela encorrer, e façan a dita exsecuçion tan ben e tan conplidamente commo se eu fose para elo chamado, oydo e vençido

e fose dada contra min sentença defenitiua, e a dita sentença fose dada a meu pedimento e por juiz conpetente e fose pasada en causa julgada; e por que he çerto, entregey ende esta carta de obligaçion por ante o notario e testigos adeante escritos, que foy feita e outorgada enna dita çidade anno, dia e mes sobre ditos. Testigos que a esto foron presentes, Juan Garçia Nabeiro, mercador, e Juan Franquo, çapateiro, e Aras Ferrandes, clerigo curado da egllesia de san Giaao de Lardeiros, e Lopo de Linares, morador enna frigesia de san Lourenço de Pastor.

Dada a Aluaro Garcia.

28

1418, Julio 23. Santiago.

Gonçalvo de Portugal, notario de Cee, se obliga con Pero Bravo de Santiago a entregarle 30 merluzas para fines de Diciembre.

AHDS. *San Martin Pinario.* Leg. 12/434.

Vynte e tres dias de Julio. Sabean todos que eu Gonçaluo de Portugal, notario de Çee, conosco e outorgo que devo a vos Pero Brabo, morador enna çidade de Santiago, triinta pescadas sequas boas e merchantes, as quaes me obligo de vos dar e pagar en pas e en saluo enna dita çidade ata en fin do mes de desenbre primeiro que ven, e so obligaçion de meus bees que para elo obligo so pena do dobro. E eu o dito Pero Bravo asi o reçibo. Testemoyas, Pero Afon, notario apostolico, e Juan Rodrigues, escriuan, e Pero Afon, criado de Rui Martines, notario da dita çidade.

29

1426, Marzo 15. Barcelona.

Alvaro Crú, vecino de Pontevedra y patrón de la nao San Cristóbal, *la fleta a Francesch des Prats, mercader de Barcelona, para un viaje a Ibiza, Niza y Villefranche.*

AHPB. Anthoni Brocard. *Manual Febrero-Mayo 1426,* ff. 10-11 v.

In Dei nomine. Noverint universi etc. Ego Alvero Crudo, habitator ville de Ponte Vedra, archiepiscopatus Sancti Jacobi, regni Castelle, dominusque et patronus cuiusdam navis castellane vocate Sancti Cristofori, que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, parte ex una; et ego Franciscus des Prats, mercator cives Barchinone, parte ex altera, confitemur et recognoscimus una pars nostrum alteri ad invicem quod super nauleamento infrascripto per et inter nos fieri concordato, fuerunt facta, inita et conventa, et in romancio posita et ordinata capitula infrascripta, quorumquidem capitulorum tenor sequitur et est talis:

En nom de nostro senyor Deu sia e de la gloriosa nostra dona sancta Maria qui us donen bon viatge, guany et salvament, amen. Capitols fets e concordats entre Alvaro Crudo de Pontevedra del arquebisbat de Sant Jachme del Regne de Castella, senyor e patró de una nau castellana de I thimó e de una cuberta appellada Sent Cristofori, la qual vuy es en la plage de la mar de Barchinona surta, de una part, e l'honrat en Francesch des Prats, mercador, ciutadà de Barchinona de la part altra, sobre lo nolieiament davall scrit, en e per la forma seguent:

Primerament lo dit patró nolieia al dit mercader e a qui ell volra la dita sua nau d'alt a baix, de lonch e de travers, ab tota la cuberta, la qual nau lo dit patró promet e es tengut menar e navegar bona e ben stanya, fornida de bon arbre, entenes, veles, d'ormeig, d'armes e de totes altres exarcies e forniments a la dita nau necessaries per lo viatge davall scrit, e amarinada de vint e sis persones entre mariners e servicials, en nombre dels quals es entés lo patró, mestre e contramestre.

Item lo dit patró promet e es tengut partir ab la dita nau de la dita plage de Barchinona de continent e fer, Deu volent, la via de Eivissa e esser juncta a Eivissa; sperarà aqui per dotze jorns comptant i davant altre per descarregar e levar aqui tanta sal com la dita nau porà levar remanent navegadora. E partint de Eivissa tornarà fer la via de Barchinona, e aqui sperarà per dos jorns per carregar e descarregar ço que lo dit mercader volrà. E partint de Barchinona farà la via de Nissa per decarregar lo dit càrrech. E si per ventura aquell que hi serà per lo dit mercader volrà que la dita nau vage descarregar a Vila Francha, que lo dit patró hi sia tengut de anar descarregar per aquell mateix nòlit, e, havint descarregat, lo patró es tengut de tornar a Nissa e sperar aqui per deu jorns conptant I davant altre per carregar aqui tantes robes com lo dit mercader o aquell que hi sera per ell volrà carregar. E partint de Nissa tornarà fer la via de Barchinona, e aqui liurarà les robes que aportarà al dit mercader, e aqui la nau es scàpola. E lo dit mercader es tengut de donar e paguar al dit patró per nòlit e scarada del present viatge, axi per la entrada com per la exida, DC florins d'or d'Aragó, o la valua d'aquells en moneda corrent en Barchinona dins sis jorns aprés que la dita nau sia tornada del dit viatge en Barchinona e haia liurades les robes al dit mercader.

Item es avengut entre les dites parts que lo dit patró puixa metre en la dita nau, axi d'entrada com d'exida, cent quintarades franches de nòlit qui sien de robes sues propries o de la companya de nau, e no d'altri; et tots altres nòlits que la dita nau fara, axi d'entrada com d'exida, axi de mercaderies com de palegrins, sien del dit mercader.

Item es avengut entre les dites parts que lo dit mercader hage e sia tengut de metre en nau I pilot qui seguesca lo dit viatge, al qual lo dit mercader hage a pagar lo seu, e lo dit patró li hage e sia tengut de ferli la messió.

Item es avengut entre les dites parts que lo dit mercader hage a metre en nau totes les stores, lenyam o costam qui mester hi seran a son càrrech.

Item més es avengut entre les dites parts que si lo dit mercader o aquell qui hi sera per ell aura mester la dita nau en algun loch més quant del temps damunt empres, que la puixa tenir, pagant-li a rahó de deu florins per cascun jorn.

Item es més avengut que, si cas sera que lo mercader vulla metre en nau un conduhidor, que ho puixa fer, e que lo patró li haia a fer la mesió a la sua taula.

E totes les dites coses prometen e juran les dites parts teure, complir e servar sots pena de CC lliures barchinonines guanyadores a la part obedient e pagadores a la part contrafahent. E per aço attendre e complir obliguan-na tots lurs bens e renuncien largament a tot dret.

Item volen les dites parts que dels presents capitols se puixen fer una e moltes cartes, e tantes com les parts ne volram.

Et ideo ego dictus Alvarus Crudo patronus prefate navis parte ex una, et ego Franciscus des Prats, mercator, nauleator et conductor navis eiusdem parte ex altera, laudantes, approbantes, ratificantes et confirmantes preinscripta capitula et pacta et conventiones in ipsis et quolibet ipsorum contenta et specificata et ea fora vestra confitentes et recognoscentes et eosdem expresse consensientes, prout melius et plenius supra continentur, gratis et ex certa scientia convenimus et promittimus scilicet una pars nostrum altera ad invicem qui omnia et singula capitula predicta et pacta et conventiones in ea et quolibet ipsorum contenta et specificata, et alia omnia et singula que per partem parti sunt facienda, complenda et attendenda iuxta formam, seriem et tenorem capitulorum predictorum, attendemus, complebimus et observabimus operis per effectum, sub pena ducentarum librarum barchinonensium de terno, quam penam nobis gratis et consulte imponimus, et in quam penam incidamus et incidat illa pars nostrum que contrafecerit et venerit sine que predicta non compleverit et servaverit ut superius est dictum, et que pena tociens comittatur et exigi possit cum effectum quociens in aliquo fuerit contrafactum et ventum, et que pena, casu quo comittatur, adquiratur illi parti nostrum que predicta omnia et singula compleverit et servaverit, et ipsa pena comissa vel non soluta vel non sine graciose remissa semel et pluries nichilominum ad complendum et servandum omnia et singula supradicta nos dicte partes teneamur et obligate sumus fortiter et districte, rata semper manente pacta.

Ulterius convenimus et bona fide promittimus nos ambe dicte partes scilicet utraque pars nostrum alteri adinvicem, quod ultra predicta restituemus, solvemus et emendabimus scilicet una pars nostrum alteri adinvicem omnes et singulas missiones, dampna et interesse si quas vel si que alterutramque partem nostrum ob culpam seu deffectum alterius partis nostrum predicta omnia et singula complere et observare nolentes seu recusantes opportuerit facere vel modo aliquo sustinere pro predictis vel aliquo predictorum, in iudicio et extra iudicium, super quibus missionibus, dampnis et interesse credatur illi parti nostrum que ipsas et ipsam faciet et sustinebit plano et simplici verbo, nullo alio probacionum genere requisito. Et pro hiis complendis et firmiter attendendis, tenendis et observandis, nos ambe dicte partes obligamus scilicet ego dictus patronus vobis dicto mercatori et conductori et vestris specialiter et expresse predictam meam navim cum omnibus et singulis suis exarciis, corredis, fornimentis et juribus, et naulo eciam cum ipsa navi adquirenda, et generaliter omnia et singula alia bona mea mobilia et immobilia, ubique habita et abenda. Et ego dictus Franciscus dez Prats, conductor dicte navis, vobis dicto patrono et vestris specialiter et expresse omnes et singulas res et merces ac mercancias meas que in dicta navi durante dicto viagio carricabo, et generaliter omnia et singula alia bona mea mobilia et immobilia, ubique habita et habenda, renunciantes quantum ad hec nos ambe dicte partes legi sive juri dicenti quod prius transeundum sit per specialiter quam per generaliter obligata, et alii dicenti quod quamdiu bona specialiter obligata, et alii dicenti quod quamdiu bona specialiter creditori sufficiant manus ad alia non extendat, et cuicumque legi sive juri prohibenti penam dari et solvi et restitucionem missionum, dampnorum et interesse fieri et legi sive juri dicenti quod qui factum promittit solvendo interessa liberetur ab ipsa promissione, et omni alii juri, racioni et consuetudini contra hec repugnantibus. Et ut predicta omnia et singula maiori gaudeant firmitate, non vi nec dolo sed sponte, juramus in animas nostras per dominum Deum et eius sancta quatuor evangelia manibus nostris corporali-

ter tacta predicta omnia et singula attendere et complere, tenere et observare et in aliquo non contrafacere vel venire aliquo jure, causa vel eciam racione. Hec igitur omnia et singula supradicta facimus, paciscimur et promittimus nos ambe dicte partes scilicet utraque pars nostrum a se dicta et promissa alteri adinvicem nec non notario infrascripto ut publice persone pro vobis et pro aliis eciam personis omnibus quarum interest et intererit recipienti et paciscenti ac eciam legitime stipulanti novissime volumus nos dicte partes quod de hiis fiant et fieri possunt utrique parti nostrum et aliis quorum intersit unum et plura instrumentum et instrumenta per notarium infrascriptum. Actum est hoc Barchinone, quinta decima die mensis marcii, anno a nativitate Domini millesimo quadringentesimo vicesimo sexto. Sig + + na Alvari Crudo patroni et Francisci dez Prats conductoris predictorum, qui hec laudamus, firmamus et juramus.

Testes huius rei sunt Bartholomeus Soler, mercator, Jacobus Fusterii et Jacobus Prades, scriptores Barchinone.

30

1426, Mayo 23. s.l.

Richard Pedwell y Thomas Horwody, mercaderes de Wells, piden al rey un salvoconducto de dos años para la nave Santa Clara, *de La Coruña, de 120 toneles, su maestre Johan Fernandes y 30 tripulantes, para cargar en ella desde Castilla a los puertos de Bristol, Southampton o Londres.*

P.R.O. *Council & Privy Seal Records*, E28/47.

Richard Pedwell & Thomas Horwody, merchants de Welles, que please a vostre roiall maieste graunter as ditz suppliantz voz gratious lettres patentes de safe conduit pur une nef de Crunne en Spayne appelle le nawe Sent Clare qu'est del portage de vi^{xx} toneux en dedens, dont John de Fernandis est maister, chargez des biens et merchandises des ditz suppliantz pour venir en votre roiaulme en cele dite nef et biens et merchandises et maistre susditz ove xxx maryners de mesme le pais de Spayne pour la gouvernances d'icele, et mesner la nef a Londres, Bristow ou a Suthampton discharger & illec se demaner et ailler onques en sont prope pais retourner diuement & safement & du (*il, 1 palabra*) per deux ans, paiantz les custumes, subsidies et autres devoir of your maieste. Prie Dieu, etc.

(*Dorso:* xxiii die Maii anno iiii^{to} apud...)

31

1427, Marzo 21. Sevilla.

Relación de pagos hechos a mercaderes gallegos por madera vendida para la obra de la casa de la «quadra de la justicia» de Sevilla.

AM Sevilla. *Mayordomazgo*, 1425/47.

La madera que se conpro e fue menester para dicha obra es esta que se sigue.

* Primeramente conpré de Juan Alvarez mercader gallego dose vigas conplidas que son dose carros a çient mrs. el carro, que monta myll e dosientos mrs.	I U	cc	
* Conpré mas del dicho Juan Alvares seys vigas terçiadas en que an quatro carros a çient mrs. el carro, que monta quatro çientos mrs.		cccc⁰	
* Conpré mas de Ruy Marques mercador gallego veynte dozenas de aguyeros que son veynte carros, e mas ocho medios pontones, que es un carro, e mas çient ripias, que es otro carro, que son por todos veynte e dos carros a çient mrs. el carro, que monta dos mill e dosientos mrs.	II U	cc	
* Conpré mas de Alvar Gonçales mercador gallego mill e nueveçientas ripias que son dies e nueve carros a çiento e veynte mrs. el carro, que monta dos myll e dosientos e ochenta mrs.	II U	cc	Lxxx
* Conpré mas del dicho Alvar Gonçales seys pontones conplidos que es carro e medio, e mas dose tirantes que es otro carro e medio, a çiento e dies mrs. el carro, que montaron tresientos e treynta mrs.		ccc	xxx
* Conpré mas del dicho Alvaro Gonsales tres vigas terçiadas que son dos carros a çient mrs. el carro, que monta dosientos mrs.		cc	
* Conpré mas de Alfon de Roymondo mercador gallego trese vigas conplidas que son trese carros a ochenta mrs. el carro, que montan myll e quarenta mrs.	I U		xl
* Conpré mas de Ferrand Garcia de Nabia, mercador gallego, seys vigas terçiadas que son quatro carros a ochenta y dos mrs. e medio el carro. E mas una viga conplida que es un carro por ochenta e çinco mrs., que montan todos quatroçientos e quinse mrs.		cccc⁰	xv
* Conpré mas de Gonçalo Ferrandes de Santetiso mercader gallego, tres dosenas de tirantes e çinco dosenas de aguyeros, que son ocho carros, a çient mrs. el carro, que monta ochoçientos mrs.		dccc⁰	
* Ytem dy a Diego Lopes, carpintero, e a su compannero por que fueron a escoger esta dicha madera e por que fizieron la casa de madera en el corral de sant Françisco para en que estudiese guardada esta dicha madera, çinquenta mrs.			l

32

1433, Abril 20. Pontevedra.

El mareante Johan Louçao se compromete a servir a Ares García de Rajóo, mercader, 21 millares de sardina arencada, hasta fines de Noviembre.

MP. C II-5. *Restos de minutario de Lourenço Eanes*, f. 7 v.

Viinte dias no dito mes. S. t. que eu Juan Louçaao, mareante, vesiño da villa de Pontevedra que soo presente, outorgo e conosco que deuo e ey de dar e pagar a vos Ares Garçia de Rajoo, mercador, uesiño da dita Villa, viinte e hũũ millares de sardiña arenquada boa e merchante, etc., por los quaes ditos viinte e vn millares de sardiña arenquada eu de vos resçibi a contía de mrs. por que vos las ouue e ey de dar, e de que me outorgo etc. - e renunçio etc. E os quaes ditos viinte e hun millares de sardiña arenquada vos prometo e outorgo de dar e pagar en todo o mes de nouembro primeiro etc., e non vos los dando e pagando que page a commo valieren en Valençia ou en Barçelona ou en Seuilla ou en Jenuva.

Ts. Gonçaluo Ledo e Juan de Santa Maria, alfayates.

Renunçio Ares Garçia todos los outros recados que lle avia feitos antes desta Juan Louçaao, etc.

Ts. ut supra.

33

1433, Abril 7. Pontevedra.

Johan Louçao, mercader de Pontevedra, fleta la pinaza Santa María do Camiño, *de Johan de Abella, para ir a cargar vino «de Moyçon» al estuario de Lisboa.*

MP. C II-5. *Restos de minutario de Lourenço Eanes*, f. 4 v.

Sete dias do dito mes. Sepan todos que eu Juan Louçaao, mercador, vesiño da villa de Pontevedra que soo presente, afreto de vos Juan da Abella, vesiño da dita villa, mestre da pinaça que disen por nome Santa Maria do Camiño de que vos sodes mestre, a dita vosa pinaça para que prasendo a Deus carrege enna dita pinaça sete tonees de vino dentro enno Rio de Lisboa, e eu o dito Juan da Abella por min e por Juan de San Domingo dous tonees, a qual dita pinaça deue de partir de aqui do primeiro boo tenpo que lle Deus dé e yr ao dito Rio de Lisboa et adonde en él vos o dito mercador quiserdes carregar os ditos tonees de viño, e do dia que chegar ao dito lugar adonde carregar ata quinse dias seguintes a dita pinaça deue de ser carregada e dende partir con a boa ventura a vynir de bonança ao dito porto da ponte da dita villa ata oyto dias; a dita pinaça sera descarregada e vos o dito mestre pago de voso frete ata vynte dias seguintes, conuen a saber: o frete que auedes de auer de cada tonel de viño de Moyçon

de marca de Lisboa de frete nouenta e çinco mrs. de moneda vella contando a branqua en tres diñeiros, e de calças de cada tonel çinco mrs., e des libras de seuo para enseuar a dita pinaça. Toajeens e alamanajeens e alaman grande e petite eu o dito mercador o deuo pagar. E por esto que dito he, vos o dito mestre deuedesme de leuar da yda mercadoria que seja hũa tonelada sen frete, e outrosi me deuedes de dar no dito biaje a dita vosa pinaça ben estanqua de agoa de costado e ben aparellada de boo masto e uerga e treu, e de ancoras e de cããbres e de todos los outros aparellos que lle fizeren mester, grosente, ardente, de uante e de re, agoa doçe e leña e sal, batel para entrar e para seyr e para descarregar e carregar cárrega, en porto estando, tenpo non perdendo, fasendo eu o dito mercador e seu dereito aos mariñeiros. E de todo percalço e achádego que nos Deus der a auer e gaañar en agua doçe ou salgada deue de ser as duas partes de vos mestre e conpaña, e a terça parte de min o dito mercador, deuemos nos de ajudar no dito viajen saluo contra señorio de noso señor el Rey. E eu o dito Juan da Abella mestre sobre dito asi outorgo o dito fretamento por lo dito preço de frete e diuisas e maneiras e condiçoes sobre ditas, e esto todo commo dito he deue de ser conprido e agardado entre nos o dito mestre e conpaña e mercador aa boa fe de Deus e sen mao enganno, e por nos e por nosos bees e por la dita pinaça e mercadoria que a elo obligamos et so pena de çinco U mrs. que peite a parte de nos que o asi etc.— a pena etc.— toda uia etc.— Ts. Juan Maceyño e Pero de Portadego e Esteuoo Alfayate, criado de Juan Esteues Alfayate, e outros.

34

1433, Abril 26. Pontevedra.

Estebo de Salnés, escudero, fleta la barca San Salvador *de Pontevedra, para llevar con grano a Bermeo y San Sebastián.*

MP. C II-5, *Restos de minutario de Lourenço Eanes,* ff. 8-8 v.

En viinte e seys dias do dito mes de abril. S. t. que eu Esteuoo de Salnés, escudeiro de Pero Uermũũes de Montaos, que soo presente, afreto de vos Juan de Bayona, mariñeiro, vesiño da villa de Pontevedra que sodes presente, a barcha que dizen por nome San Saluador que Deus salue, de que vos sodes mestre, para que prasendo a Deus carrege enna dita barcha tres mill çeramiins de millo medidos por la medida dereita da praça da dita villa de Pontevedra, para a costa de Viscaya, a qual dita vosa barcha deue de ser carregada do dito millo d'oje ata quinse dias seguintes e dende partir con a boa ventura do primeiro boo tenpo que lle Deus der e yr en seguimento desa viajen ata o porto de Laredo, et ende posar ancla e estar tres dias hũũ en pos do outro. E non deuo eu o dito mercador de dar deuisa se quero mas descarregar aa vila de Uermeu ou aa vila de San Sebastian que do dia que a dita barcha arribar a cada hũũa das ditas villas aa sua dereita descarrega ata XXI dias; a dita barcha deue ser descarregada da dita mercadoria e vos mestre pago de voso frete, conuen a saber: o frete que auedes de auer por lo frete de yda e de torna viajen ata a dita villa de Pontevedra e por calças e seuo e mangeiras e garafatar o tillado, por todo [*il. 1 palabra*] auer quatro mill e quinientos

mrs. de moneda vella contando a branqua en tres diñeiros, e os quaes vos deuen seer pagos en esta guisa: onde fóremos aa dereita descárrega, tress mill mrs., e os outros I U.d. mrs. do dia que ende arribades ata quinse dias. E por esto que dito he vos o dito mestre deuedesme de dar a dita vosa barcha ben estanqua de agoa de costado e ben aparellada de boo masto, uerga e treu, e de ancoras e de caabres e de todos los outros aparellos que ouuer mester, grosente, ardente, de uant e de re, agoa doçe e leña e sal auondamento, batel para entrar e para seyr e para descarregar e tomar cárrega, en porto estando, tenpo non perdendo, fasendo eu o dito mercador o seu dereito aos mariñeiros. E de todo percalço e achádego que nos Deus der auer e gaañar en agoa doçe ou salgada en esta viajen deuen de seer as duas partes de vos mestre e conpaña, e a terça parte de min o dito mercador. E deuemos nos de ajudar no dito viajen contra todos los homes do mundo saluo contra señorio de noso señor el Rey. E eu o dito Juan de Bayona mestre sobre dito asi resçibo e outorgo o dito fretamento por lo dito preço de frete, deuisas e condiçoes sobreditas. E esto todo commo he deue de seer conprido e agardado entre nos o dito mestre e conpaña e mercador aa boa fe de Deus e sen mao enganno, e por nos e por nosos bees e por la dita barcha, frete e aparellos dela e mercadoria que a elo obligamos, etc. So pena de çent frolins que peite a parte de nos etc. [*roto:* Ts.]. Gomes de Salnés e Pero Pedreiro, mareante, e Luys Mendes, mercador, e Gonçalvo [*roto*]s e outros..

O dito Luys Mendes mercador ficou fiador. Deue dar ut supra [*roto*] pagador de pagar os ditos I U.d. mrs. ao dito Juan de Bayona da dita torna viajen, etc. Ts. ut supra.

35

1433, Abril 30. Pontevedra.

Un grupo de mercaderes pontevedreses fleta la barca Santa Cruz *de Lisboa, para ir a cargar vino en el estuario de Lisboa.*

Ibid., ff. 9 v.-10.

Triinta dias do dito mes de abril. S. t. que nos os mercadores vesiños da vila de Pontevedra, conven a saber eu Luis Mendes por min en nove tonees, e por lo señor daiaan en çinco tonees, e eu Juan Afonso, notario, por min e en nome de Afonso Yanes Jacob en çinco tonees, e eu Juan de Deus Barueiro en çinco tonees e medio, e eu Luis Mendes en nome dos fraires de San Françisco en duas tonelladas

(*dos líneas en blanco para nuevos nombres, que luego no se apuntan*)

afretamos de vos Afonso d'Ansede, vesiño de Lisboa que sodes presente, a vosa [*roto:* barcha? barqua?] Santa Crus que Deus salue, que esta enno porto e ponte etc. para que prasendo a Deus carregemos as ditas tonelladas de viños [*roto*] enna Ria da çidade de Lisboa ou ata Allandra ou ata [*roto*] onde mas quiseren os mercadores, a qual dita barqua deue de partir etc. [*roto*] do primeiro boo tenpo que o etc. E o dia que chegar aa dereita cárrega ata XV dias deue ser carregado e dende partir etc. e viir dereitamente

aqui a Pontevedra, e do dia que aqui chegar a XV dias seer descarregado e pago do seu frete, conuen a saber o frete que aja de auer de cada tonel de viño por frete, calças e seuo e garafatar o tillado e clauos e mangeiras e por todas avarias saluo gindajeen, çento e çinco mrs. branqua en tres dineiros etc.— So pena V U mrs. Ts. Domingo Vidal, mercador, e Gomes Naueiro, criado de Ruy de Nantes.

36

1433, Junio 8. Pontevedra.

El marino Ruy Gomes de Covas vende su trincado San Marcos *a dos mercaderes de Lisboa.*

MP. C II-5, *Restos de minutario de Lourenço Eanes*, f. 16 v.

Oyto dias do mes de Juyo. S. t. que eu Ruy Gomes de Couas, mariñeiro, mestre e señor que soo do nauio trincado que Deus salue que dizen por nome San Marquos, que agora esta enno porto da villa de Pontevedra, que soo presente, non costrangido por força nen por enganno resçibido, mais de miña liure e propia voontade, vendo firmemente e outorgo por senpre a uos Fernan Afon e Afonso Domingues, mercadores, vesiños e moradores da çidade de Lisboa do Regno de Portugal, que sodes presentes, o dito meu trinttniçado (*sic*) suso escripto, con estes aparellos seguintes: tres áncoras con suas asas, hũũ arpeo de ferro con seus cuxos e hũa gindaresa de fio de cánauo, e hũũ estrenque d'esparto nouo, e hũũ estrenque vello d'esparto, et con seu treu que son tres monetas e hũũ papafigo, e con todos los outros seu aparellos que agora en él están. E vendo commo dito he o dito trincado con todo o sobredito por contia de setenta e çinquo coroas de ouro boas e leas e de justo peso da moneda e cuño de Regno de França, as quaes ditas setenta e çinco coroas eu de vos resçebi en presença deste notario e ts. juso escriptos, e de que me eu outorgo por entrego e pago e renunçio etc., e se o diser, etc. E se mas val o dito trincado que vos asi vendo con os sobreditos seus aparellos, dóuvoslo e outorgo en pura e justa e sãã doaçon por todo senpre, e por ende quero e outorgo que desde oje este dia endeante façades dél e en él toda vosa liure voontade commo de vosa cousa propia, e que se o eu marear e en él andar, que he por vos e de vosa mãão e jur e posison, e prometo e outorgo de vos lo faser sãão e de pas de todo enbargo por min e por todos meus beens que vos a elo obligo e so pena do doblo da dita contía que vos peite, etc. E a pena etc. Toda via etc. E nos os ditos Fernando Afonso e Afonso Domingues, mercadores que presentes somos, asi o resçebemos. Feita a carta na dita villa de Pontevedra ano, dias, mes sobre ditos. Ts. Pero Gomes, prateiro, Fernán Cerviño, mariñeiro, vesiños da vila de Pontevedra et André Nunes, mariñeiro, e outros.

37

1433, Septiembre 13. Pontevedra.

Ares García de Rajoo y Johan Gonçalves do Ribeiro o Moço, copropietarios de un navío, reconocen haber ajustado cuentas sobre las ganancias realizadas con él.

MP. C II-5, *Restos de minutario de Lourenço Eanes*, f. 27 v.

Este dia Ares Garçia de Rajoo e Juan Gonçalves do Ribeiro o moço, mariñeiro, déronse palauras e contas hũũ ao outro de todos los mrs. que o nauio de que eles eran parçoeiros gaañara asi de fretes commo de outros percalços, e esto mesmo de todos los aparellos e proes dél. Et prometeron de se non demandar mas et auũũançaronse de todo junto hũũ ao outro, etc. Ts. Ares Afon, oulives, visiño de Santiago, e Lope Dias de Camora e outros.

38

1434, Enero 19. Pontevedra.

Gonçalvo Peres reconoce a J. Fernandes do Frumigueiro una deuda de 600 mrs. pagados por éste al juez de Muros en concepto de diezmos de la mar de las mercancías cargadas por el primero para Aragón.

Ibid., f. 44.

En dez e noue dias do dito mes de Janeiro. S. t. que eu Gonçaluo Peres, fillo que foy de Pero Ferrandes de Ribadauia cuya alma Deus aja, que soo presente, confeso e outorgo que deuo e ey de dar e pagar a vos Juan Fernandes do Frumigeiro, mercador, vesiño da villa de Pontevedra que sodes presente, seysçentos mrs. de moneda bella contando a branqua en tres diñeiros, os quaes ditos seysçentos mrs. da dita moneda vos por min pagastes a Garcia Suares, juis de Muro, a quen os eu deuia do désemo da mercadoria que teño cargada enno Muro de Fernan Yanes para o Regno de Aragon, e m'os vos enprestastes por me faser amor e graça e boa obra e de que me outorgo por entrego e pago a toda miña voontade, e renunçio, etc. E se o diser, etc. E os quaes ditos seisçentos mrs. da dita moneda vos prometo e outorgo de dar e pagar doje este dia ata dia de pascoa de resurreiçion de Deus primeiro que ven por min e por todos meus bees e so pena do doblo da dita contía etc. E a pena etc. Toda via etc. E eu o dito Juan Fernandes, que soo presente, asi o resçibo. Ts. Garcia Suares e Uchoa Lopes de Marquina, e Juan Gonçalves do Ribeiro o Moço, mariñeiro, e Pero Fernandes, mareante, e outros.

39

1434, Abril 1. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona al Arzobispo de Santiago, protestando por la conducta de un agente suyo que, en el puerto de Muxía, tomó y vendió un ancla con sus gúmenas que eran de la nave Juliola *de Ramon Amat de Barcelona, y que éste se proponía recuperar a su vuelta de Flandes.*

AHCB. Munic. *Lietres Closes,* VI-3, fol. 89.

Reverendissimo in Christo patri domino Archiepiscopo de Sant Jhago.

Reverendissime pater et domine: exposicione Raymundi Amat, civis nostri, precepimus quod, ipso navigante apud Flandrias cum navi vocata Juliola, et de mense decembris proximo lapso, scilicet decima octava ipsius mensis, constituto a la Mongia, et ab inde recedendo, opportuit ipsum ibidem dimittere quandam anchoram signatam signo suo, cum duabus gumenes, de quibus levandis nomine suo facultatem contulit cuidam Ferdinando de Lemo, quod utique factum fuit. Contigit tamen ex post quod quidam procurator vester anchoram et gumenes predictas recipit manus ad suas ipsasque vendidit, non obstante quod, iuxta usum hactenus pacifice observatum et in plagia maris huiusmodi civitatis et alibi usitatum, dum similis casus iminet, omnes anchore sic dimisse, et precipue signo eorum dominorum signate, ipsis dominis reservantur et traduntur absque molestia aliqua. Pro tanto vestre reverende Paternitati supplicamus in attencione et contemplacione nostri et huius civitatis dignemini anchoras et gumenes memoratas, seu eorum valorem, dicto Raymundo Amat facere delliberari et tradi, quod nobis tedet summe ad gratum et proinde ad reddendum vestratibus in similibus et maioribus vicisssitudinem suo casu retinebitis nos et eandem civitatem fortius obligatos rescribentes nobis fiducialiter de omnibus quo grata adveniant jam dicte v.r.P., quam preces eternus dignetur dirigere feliciter et votive. Scriptus Barchinone prima die Aprilis anno a Nativitate Domini millesimo CCCC° tricesimo quarto.

Ad vestre reverende paternitatis beneplacita
pres. semper consiliarii civitatis Barchne.

40

1434, Noviembre 9. Pontevedra.

Pero Crú o Vello y Elvira Peres, padre y viuda, respectivamente, de Alvaro Crú, comprometen en Pero Crú o Moço y Ruy Fernandes de Cedofeita, para que arbitren en litigio pendiente entre ellos por el cobro de una comanda de sardina llevada por Alvaro.

MP. C 11-5. *Restos de minutario de Lourenço Eanes,* f. 56.

Noue dias do dito mes de nouenbro. Pero Cruu o Bello, por si et Eluira Peres, moller que foy de Aluaro Cruu, e moller que agora he de Pero Afonso de Siluaan,

scudeiro de noso señor o Arçebispo, con liçençia do dito Pero Afonso seu marido, sobre rrazon de todos los pleitos, contendas, demandas que ontre eles eran e as previan a aser sobre rason dos bees moueles e reises que foron e ficaron do dito Aluaro Cruu de que a dita Eluira Peres era heree conprida de sua manda, e que o dito Pero Cruu demandaua que lle perteesçia parte deles por herançia do dito seu fillo Aluaro Cruu, e sobre lo conprimento da dita manda que a dita Eluira Peres desia que conprera, e sobre rason eso mesmo de çerta sardiña arenquada que o dito Pero Cruu demandaua aa dita Eluira Peres que desia que o dito Aluaro Cruu seu marido dela dél leuara en encomenda, e que a dita Eluira Peres desia que o dito Pero Cruu fora pago dela, e sobre todos los outros pleitos que ontre eles eran, os ditos Pero Cruu e Eluira Peres, por se partir das ditas contendas e uynren a boo amor e concordia, conprometeron en Pero Cruu o Moço, posto pola parte do dito Pero Cruu o Bello e en Ruy Fernandes de Cedofeita, scudeiro del Rey, posto pola parte da dita Eluira Peres, asi commo en homes boos, etc., asi que quanto eles os ditos homes boos julgaren ontre as ditas partes avyndo e conpoendo ou en todo dereito qual eles mais quiseren que seja firme por senpre, juraron etc. Pena X U mrs. Ha de durar ata mediado o mes de desenbre primeiro, et nos dando sentençia çerta. Ts. Gonçaluo de Camoens, alcallde, Juan da Abella, mareante, et Afonso Vidal, criado do dito Gonçalvo de Camoens.

41

1435, Junio 23. Génova.

Gabriel «Secamelga», patrón de la nave San Jorge *de La Coruña, recibe de Juan de Licona, castellano, un préstamo a riesgo de 180 ducados, para el viaje que se dispone a hacer a Ibiza, y que deberá devolver al regreso.*

ASG. Not. Branca Bagnara, 3/223.

In nomine Domini, amen. Gabriel Sichamelga de Crunia, Regni Castelle, tanquam dominus et patronus unius navis castellane nunc existentis in portu Janue, vocate Sanctus Georgius, sponte et ex certa scientia confessus fuit et in veritate publica recognovit Johanni de Licoya de Regno Castelle, presenti et stipulanti, pro se et heredibus suis, se ab ipso Johanne habuisse et recepisse in peccunia numerata, ad risicum dicte navis, ducatos centum octuaginta in auro, boni auri et justi ponderis, conversos in expedicione et fulcimenta dicte navis.

Renuncians exceptione dicte confessionis uts. non facta et ei sic uts. et in sic non esse vel non fuisse vel sic non se habens doli mali motus in factum actioni, condicioni sive causa vel ex iniusta causa et omni alii juri.

Quosquidem ducatos centum octuaginta dictus Gabriel dicto patronario nomine ac in proprio et privato nomine et quibuslicet dictorum nominibus se in solidum obligando, ita quod dictus Johannes unica solutos si conventus promisit et solemniter convenit dicto Johanni presenti et stipulanti uts., eidem Johanne vel persona pro eo legiptima dare et solvere seu dari et solui facere aliter et cum effectum omni exceptione postponita, postquam dicta navis reversa fuerit Januam ad saluamentum deversus Eiviza, quo Deo dante itura est de proximo, ut asseritur.

Et hec omnia et singula facta et inscripta, dictus Gabriel, dicto patronario nomine ac in dicto suo proprio et privato nomine et quolicet dictorum nominibus se in solido obligante uts., promisit et solemniter convenit dicto Johanni presenti et stipulanti uts. ac in juramento ad sancta Dei euangelia corporaliter tactis scripturis prestato habere et tenere rata, grata et firma...

Se omite el final del texto, muy cargado de fórmulas: se estipula una pena del doble, el patrón se obliga con la nave a hacer frente al pago. Firman como testigos Juan de Valdés, cónsul de los Castellanos, y otro castellano, Fernando de Sahagún.

42

1436, Marzo 12. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona al Cardenal de Tarragona para que dé orden de levantar el arresto de la nave Santa Trinidad *de Alfonso de Paz, detenida en el puerto de Salou, y con parte de la tripulación presa en el castillo de Tamarit por no pagar la leuda, ya que transporta pescado salado, del que la ciudad tiene gran necesidad.*

AHCB. Munic. *Lletres Closes*, VI-5, f. 2.-2 v.

Al molt reverent pare en Christ e senyor lo senyor Cardenal de Terragona.

Molt reverent pare en Christ e senyor: per informació axi dels defenedors de la mercaderia de aquesta ciutat com d'en Alfonso de Paç, castellà, patró de la nau appellada la Sancta Trenitat, havem sabut que lo vestre leuder del castell de Tamerit preten que les robes qui son en la dita nau deurien pagar leuda, e per aquesta rahó, vestres officials detenen presos en lo dit castell de Tamerit alguns de la dita nau, e aquella detenen en lo port de Salou, en tant que la dita nau, qui porta vitualles en aquesta ciutat, no ha facultat de partir del dit port de Salou per veure en aquesta ciutat, la qual a fretura grantment de les dites vitualles, maiorment en aquest temps de Coresma, com sien peix salat, allegants los dits defenedors de la mercaderia e lo patró de la dita nau que, axi per sentencia donada per lo senyor Rei en Jacme de bona memoria entre la ciudat de Barchinona et lo senyor ladonchs del dit castell de Tamerit, com per disposició de dret comú, la dita nau e les mercaderies qui son en aquella son exemptas de tot dret de leuda del dit castell de Tamerit, e per aquesta rahó son recorreguts al batle de aquesta ciutat fahent querimonia de aquells afers, e fermant de dret a vos, senyor, e a tots vestres officials, han prestada caució ydonea que si lo dit patró e los mercaders de la dita nau vos son tenguts de alguna cosa per rahó de la dita leuda, que ells faran la rahó de tots ço que sien tenguts. E nos, senyor, axi com aquells qui volen conservar la mutua amistat la qual es entre vos e aquesta ciutat, havem volguda veure la dita sentencia e, hauda delliberació ab los advocats de aquesta ciutat e ab alguns altres doctors e savis en dret, havem sabut certament que vos ni vestres officials, ab honor de vestra molt reverenda paternitat parlants, no haves algun dret de demanar la dita leuda. E sabut lo procés qui's fahia per aquesta rahó denant lo dit batle de Barchinona, havem donada obra que sie sobresegut en aquell. E ans que altre enantament si faça, havem

acordat que de aquest negoci scrivam a vestra dita molt reverenda paternitat; per ú, senyor molt reverent, vos supplicam que, per esguard e contemplació nostra e de aquesta ciutat, vullats fer delliurar la dita nau, patró, servicials e mercaders de aquella, a fi que la dita nau ab les vitualles qui son en aquella e les quales havem de gran necessitat puixen arribar en aquesta ciutat, com per rahó de la caució prestada per part dels dits patró e mercaders a vos e a vestres officials sie degudament provehit de esser vos pagat lo dret de la leuda en cas que per justicia pertangue. E la vestra molt reverenda paternitat tengue la santa Trinitat en sa guarda, benaventuradament e votiva, restituints nos ab gran confiança de tot quant pugam fer per vostre servey e honor. Scrit en Barchinona, a XII de Març del any MCCCCXXXVI.

De vestra molt r. p. servidors,
los Concellers de Barchinona

43

1437, Julio 4. Pontevedra.

El concejo de Pontevedra acuerda dar seguro a todos los que lleguen a la villa con mercancías y navíos ya que éstos, temiendo represalias de los pontevedreses por las capturas hechas por Gonçalvo Correa, se retraían de acudir, perjudicando la actividad comercial.

AHPPO. *Livro do Concello de Pontevedra*, f. 25 v.

Anno Domini Mº CCCCº XXX VIIº, dia quinta feira, quatro dias do mes de jullyo. Sabet que estando o conçello e homees boos da villa de Pontevedra ajuntados em seu conçello dentro enno sobrado da egresia de San Bertolameu da dita villa, por tangemento de campãã segundo que o han de uso e de costume, presentes y Pero Ares d'Aldãã, tenente lugar enna dita villa e torres dela por noso señor o arçebispo de Santiago dom Lopo, e Pero Falcon, juis, Juan Garçia Rouquo, Lourenço Yanes de Pastoriça, alcaldes, Alvaro Lopes, Garçia Goterres, Afom Vasques, Fernan Vasques, jurados, Pero de Plazer, procurador do dito conçello, diseron que por rason que algunos mercadores e suas mercadorias e navios se temian e reçeavan de viir a esta dita villa e seu porto con as ditas suas mercadorias e navios, entendendo de seer prendados e penorados por las mercadorias que Gonçalvo Correa tomara enno dito porto e levara enna barcha chamada por nome Rostro Fremoso de vezinos e moradores da dita villa, por lo qual a dita villa e vezinos e moradores em ela careçian de seer proviidos das taes mercadorias do qual a todos en geeral e a cada ũũn en espeçial se asegura gran dapnno e perdida, pro ende que eles todos juntamente en hũũm acordo por sy e por todos los outros vezinos e moradores da dita villa doje este dito dia endeante aseguravan e seguraron a todos e a quaesquer mercadores e todas suas mercadorias e navios que aa dita villa e seu porto viesen, que se temesen de seer prendados e penorados por rason do sobredito, e eles por la presente se obligavan e obligaron de llos teer e gardar o dito seguro e no lles seer feito dapnno nen desaguisado alguno en suas personas e navios e mercadorias en rason dos sobreditos vesinos e moradores enna dita villa, sub obligaçon

dos beès do dito conçello que para elo obligaron. Testemoyas. Ruy de Lugo. Pero Cruu o vello. Gonçalvo de Camoens, mercadores. Ruy Braguero. scripuan. Gonçalvo Fiel. moordomo. vezinos e moradores enna dita villa de Pontevedra, e otros.

44

1439, Junio 25. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona al Baile y jurados de Palamós, para que hagan restituir a Pero Falcón, de Galicia, la nave y mercancías que le tomaron bajo la acusación de transportar bienes de genoveses, ya que les consta que no es cierto.

AHCB. Municipal *Lletres Closes*, VI-6, ff. 95-95 v.

Als molts honrats e savis senyors los batle e jurats del loch de Palamos.

Molt honrats e savis senyors: a vostra intercessió es recorregut en Pere Falcho de Gallicia, vassayll e subdit del molt illustre Rey de Castella, affirmant que, navegant ell ab la sua nau del (*sic*) qual es senyor e patró vers les mars de Valencia, com volgues entrar en lo port de Palamos, li son exits al encontre 'n Oloerga ab lo seu balaner e ab certa gent del dit loch, e han presa e ab si manada la dita nau ab totes les mercadories e haveres, les quals eren dins la dita nau carregades, la qual nau e les dites mercaderies e haveres li recusen tornar e restituir jassia indegudament e injusta, affermants que les dites mercaderies e havers son de jenoveses, e per conseguent de bona guerra. Nosaltres, considerant qu'el dit Pere Falcho, patró de la dita nau, es subdit e vassayll del dit molt illustre Rey de Castella, lo qual ab tots los seus subdits e vassaylls es en bona e valedora pau e seguretat ab lo molt alt Rey, princep e senyor nostre e ab tots los seus naturals, subdits e vassaylls, e per conseguent no deu esser donat loch a res qui's faie en contrari, com fos molt desplasent e de gran anuig al dit molt alt senyor. Per ço, pregam ab molt gran affecció e molt estretament vos encarregam que la dita nau en la qual no ha dubte algu que no sie del dit patró, subdit e vassayll del dit molt illustre Rey de Castella, vullats de continent fer restituir e tornar al dit P. Falcho, patró e senyor de aquella, e semblantment totes les dites mercaderies e haveres que fossen dins aquella, si es veritat se trobaran no esser de jenoveses ne en altra manera de bona guerra, e cessaran marques e represalis e altres infinits dans e inconvenients als quals serien suppossats los vassaylls e subdits del dit molt alt senyor Rey; i on empero per verdadera informació se trobara les dites mercaderies e haveres en toto o en part esser de jenoveses o de altres enemichs del dit senyor Rey, e's pora clarament mostrar, en tal cas no entenem que nostres prechs més avant se estenen si de bona guerra seran. E tengue-us nostre Senyor en sa guarda. Scrit en Barchinona a XXV de Juny del any M CCCC XXX VIIII°

Los consellers de Barchinona
a vostra honor apparellats.

45

1440, Febrero 17. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona al Rey de Castilla, en respuesta a la reclamación de éste a favor de Johan de Santa Marta, patrón de La Coruña, despojado de su cargamento por unas galeras catalanas cerca de Nápoles.

AHCB. Municipal. *Lletres Closes*, VI-7, ff. 11 v.-12 v.

Al molt alt e molt excellent lo senyor Rey de Castella e de Leó.

Molt alt e molt Excellent Senyor: de vostra gran Excellencia havem reebuda unha letra dada en la vila de Madrigal a XXVIII del mes de decembre prop passat, contenant en essència que Johan de Santa Marta, vehí de la vostra vila de la Crunia, vostro subdit e natural, ha a vostra gran altesa presentada una petició en la vostra dita letra interclusa, ab la qual lo dit Johan de Santa Marta afferme que pot aver tres anys poch més o menys, capitans de certes galees, les quales se armaren, segon's diu, en aquesta ciutat, le perseguerен e robaren per força una sua nau mercadejant ab sos apparells e armes e vitualles, e ab moneda d'or e plata, draps e joyes, vestits e altres bens e mercaderies, les quales eren en la dita nau, les quals diu qui valien grans quantitats de dobles, stant la dita sua nau en mar envers la ciutat de Nàpols sobre segur; de e per les quals coses lo dit Johan de Santa Marta exposà sos clams denant lo molt alt e molt excellent princep Rey e Senyor nostre stant en la ciutat de Gayeta. E lo dit molt alt Senyor Rey, ab letres sues, remés lo fet a la molt alta e molt excellent Senyora Reyna consors sua, declarant-li la sua voluntat que prestament li fos ministrada compliment de justicia. E que la dita molt alta Senyora Reyna ho comanà a misser Francesch Castelló, doctor en leys, e per ell e per lo conçell de la dita Senyora Reyna fou provehit a recepció de certes testimonis. E per ço com lo dit Johan de Santa Marta se deye dilatat en sa justicia, feu certes requestes e protestacions, e aprés ne ha exposades ses clamors a vos, molt Excellent Senyor. E per ço vostra gran Excellencia pregue a nosaltres ens requer que vullam sobre les dites coses en tal manera provehir qu'el dit Johan de Santa Marta haie e aconseguesque compliment de justicia dels dits dans e robament que diu le foren fets. En altra manera, vos, Senyor, affermats que no poriets permetre ne lexar passar sots dissimulació que vostres subdits e naturals per tal manera fossen dampnificats e agreviats, segons les dites coses son en la dita letra de vostra Reyal Maiestat pus estesament contengudes. A la qual letra e a vostra gran Excellencia responem qu'ens dolem molt del cas seguit al dit Johan de Santa Marta, per lo qual ja altra vegada en lo passat ne havem supplicat a la dita Senyora Reyna ab gran voler e affecció; e altra vegada per reverencia vostra, Senyor, e per bon espetxament del dit Johan de Santa Marta, ab nostres letres les suppliquerem. E si la dita senyora decline a aquesta ciutat e lo fet no haura pres son degut acabament, personalment ab gran affeció l'en continuarem suppliquar, e lla on la dita Senyora Reyna es ara per nostres missatgers los quales per altres affers entenem a trametre a la dita Senyora, per tot e bon espetxament del dit Johan de Santa Marta l'en farem supplicar. E altres actes sino instar e supplicar no s'esguarden a nosaltres. E per conseguent, parlants ab tanta e tan deguda reverencia

com podem de la vostra gran Excellencia, fadiga alguna, triga o necligencia no pot esser a la dita ciutat ne als Consellers imputada ne marcha instada, ne menys indicada e posar cas qui aquells qu's dien aver fets los dans presents haguessen armat en la dita ciutat, attés per qui armaren e eren tramesses e a rahó perque. E la santa Divinitat vulle la vostra Reyal Maiestat conservar al regement de sos regnes e terres benaventuradament e votiva. Scrit en Barchinona, a XVII de febrer del any M CCCC XL.

De vostra Serenitat humils servidors
los Consellers de Barchinona

46

1441, Enero 23. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona a mossèn Johan Altarriba, bachiller de Cartagena, sobre la reclamación hecha por unos mercaderes de Barcelona por la captura en aguas de Ibiza de la nao de Pero Falcón, por el corsario castellano Machín de Zayas, que ha llevado su presa a Cartagena.

AHCB. Municipal. *Lletres Closes*, VI-8, f. 104.

Al molt honorable e molt savi mossèn Johan Altariba, batxeller de Cartaginia.

Mossèn molt honorable e molt savi: per clamor a nosaltres feta per diverses mercaders ciutadans e habitadors de aquesta ciutat, havem entés que Matchí, corsari castellà, en los mares de Evissa ha presa una nau de Pero Falcho, sus la qual eren carregades en la ciutat de València diverses robes, mercaderies e haveres dels dits nostres ciutadans e en aquesta ciutat assegurades per altres ciutadans e habitadors de la dita ciutat. E les dites robes e mercaderies, les quales se navegauen en Vanecia, lo dit Matxí ha descarregades e posades en terra a Cartagènia. Aquestes coses reportam e recitam nosaltres ab gran despler e anuig, considerans nostres ciutedans, mercaderies, robes e havers lurs desijants navegar pacificament e en segur, e no havents cor ne propòsit de inferir algun dan, injuries e perjudicis a nació alguna, sien injustament maltractats, destruhits e robats. E nosaltres no pugam ne degam desfallir a la justicia e indempnitat dels dits nostres ciutedans, ans vullam aquella proseguir de tot consell, favor e ajuda, mossèn, vos pregam ab tanta affecció com podem qui, havent la justicia dels dits nostres ciutedans per recomanada, vullats per esguard e contemplació nostra e de aquesta ciutat fer posar en segur les dites robes, mercaderies e havers en manera qu'el cossari desus dit no hi pos ne metre pus les mans, e aquelles totes e sengles fer restituhir e tornar aquells als quals se pertanyen e segons clarament mostreran, certificants vos que, ultra que sera cosa justa, nos en farets singular pler, lo qual no metrem en oblit. E tengue-us lo Sanct Spirit en sa guarda benaventuradament e votiva, restituint-nos fiablement de quant pugem fer per vestra pler e honor. Scrita en Barchna. ut supra.

Los Consellers de Barchinona
a vostra honor apparellats.

47

1441, Julio 7. Barcelona.

Pere Viner, mercader de Barcelona, asegura un cargamento de grano cargado en Aigues-Mortes en la nave de Johan Bravo, de Bayona.

AHPB. A. Vilanova. *Primi Libri Securitatum*, f. 42.

Semblant seguretat de les altres posa lo honrat en Pere Viner, mercader ciutadà de Barchna, sobre qualsevol robes e mercaderies de qualsevol natura sien he forments, les quales se son carregades e carregats o's, deuen carregar per lo dit Pere Viner o altre per ell en la playa d'Aygues Mortes, per portar aquelles e aquells en Barchna., sus la nau de Johan Braho de Bayona de Menor, castellà. Comensa lo risch e perill de continent que seran carregades o carregats sus la dita nau (*tach.:* galea) e dura fins, fahent qualsevol girades a voluntat del dit patró, la dita nau sia juncta en la playa de la mar de Barchna., e aqui surta la primera ànchora haura stat per spay de xxiiii hores.

Primo lo honrat en Pere Ferrer, mercader, fermà per setanta sinch llrs. e àpocha de iii llrs. xv s. Carregades les robes. LXXV llrs.

Item lo honrat en Johan Guimera, mercader, fermà per vint e sinch llrs. e àpocha de i llr. v s. Carregades les robes. XXV llrs.

Item lo honrat en Bernat Serra, mercador, fermà per vint e sinch llrs. e àpocha de i llr. Comensa lo risch havent feta vela. XXV llrs.

Item lo honrat en Berenguer Corn, mercader, fermà per vint e sinch llrs. e àpocha de I llr. v s. Comensa lo risch esser carregades les robes. XXV llrs.

Item lo honrat en Johan Sanxis de Calateú, mercader, fermà per cent llrs. e àpocha de cent s. Esser carregades. C llrs.

Item lo honrat en Gaspar Muntmany, mercader, en nom seu propri e com a procurador d'en Nicholau Viastrosa, fermà per cinquanta llrs. e àpocha de ii llrs. x s. Esser carregades. L llrs.

48

1442, Febrero 7. Barcelona.

Miquel Bosser y Johan Pasqual, mercaderes de Barcelona, aseguran paños y otras mercancías enviadas de Valencia a Palermo en la barca de Alfonso García de Muros.

AHPB. A. Vilanova. *Primi Libri Securitatum*, f. 55.

Semblant seguretat deles altres posen los honrats en Miquel Bosser e Johan Pasqual, mercaders ciutadàs de Barchna., sobre quatre bales en les quals ha xxx draps de València, 6 costals de arròs, ii sàrries plenes de spardenyas, les quals se son carregades per lo honrat en Jacme Bertran, mercader de València, en la playa de la mar de València sus la barxa de Alfonso Garcia de Muros, conduhida per en Pons de Reig de València, pero portar aquellas en Palerm de la illa de Siçilia, consignadas a en Luis Solsona, les quals robes son senyades de tal senyal o marcha (*). Comensa lo risch e perill de continent que les dites robes foren carregades sus la dita barcha, e dura tots temps, fahent qualsevol girades a voluntat del dit patró, carregant e descarregant en qualsevulla loch, la dita barcha sia juncta en Palerm e les dites robes sien descarregades en terra ab bon salvament.

Primo lo hon. en Pere Ferrer, mercader, fermà per C llrs. e àpocha de vii llrs. C llrs.

Item lo hon. en Luis de Caselles, mercader, fermà per L llrs. e àpocha de iii llrs. 10 s. L llrs.

Item lo hon. en Johan Guimerà, mercader, fermà per cinquanta llrs. e àpocha de iii llrs. x s. L llrs.

Die Jovis viii[a] Februarii anno predicto

Item lo honrat en Barthomeu Agusti ça Vall, mercader, fermà per vint e sinch llrs. e àpocha de i llr. v s. XXV llrs.

(*) Al margen: marca 

49

1442, Marzo 28. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona a Crisogo de Centelles y a Pere de Bel.loch, patrón de la galera del primero, rogándoles pongan en libertad a Roy Gonçales, patrón de una nao de Pontevedra, y a su gente que, habiendo llegado a Barcelona con pescado, hacían un viaje por cuenta de Pere Viner, a buscar trigo a Francia.

AHCB. Municipal. *Lletres Closes*, VI-8, ff. 130 v.-131.

Al molt noble mossèn Crisogo de Sentelles, caveller, e al molt honorable en P. de Bell Loch, donzell, patró de la galea del dit mossèn Crisogo, e a cascun dells.

Mossèn molt noble e molt honorable senyor: a hoyda nostra es provengut e recitam-ho ab gran despler e anuig per los esguards e inconvenients de ius scrits, los quals infalliblament se esperen a seguir, que vosaltres o qualsevol de vosaltres, stans ab la galea de vos dit mossèn Crisogo en les mans (*sic:* mars) de cap de Creus, havets presa una nau patronejada per en Rui Gonçales de Pontevedra, castellà, lo qual ab la dita nau ere partit de Gallìcia, de Regne de Castella, e ere vengut a aquesta ciutat carregat de

peix salat, e venut e exeugat lo dit peix en la dita ciutat, ere stada la dita nau noliejada per en P. Viner, mercader ciutadà de aquesta ciutat, per portar de les parts de França a la dita ciutat cert càrrech de forment. E lo dit patró e los de la nau havets meses en la dita galea al rem e n'havets molts nasfrats e maltractats volents se deffender de la dita presa. Aquesta actes axi inconsultament segunts veem nosaltres preparats a tots mals que pensam la gran coniuncció e unió en deute de sanch la qual es entre lo molt alt senyor Rey e lo Rey de Castella, cusí germà del dit Senyor, e germà de la molt alta senyora Reyna, trement-se poch que sos subdits e vassaylls sien apresonats, naffrats, desrobats e maltractats per vassaylls del dit Senyor Rey. E més, consideram que lo dit Rey de Castella e tots sos subdits e vassaylls son en pau e confederació ab lo dit senyor Rey, la qual pau vosaltres havets en los dits actes rumpuda e violada. E temim los mals e escàndols los quals s'en esperen a seguir, dels quals vosaltres serets en causa. Aprés, mirar la aspresa ab la qual lo senyor Rey e la senyora Reyna pendran los affers axi per vosaltres inconsultament attentats, dels quals tot dubte foragitat pendra venjança en vostres persones e bens que havets que perdre en Cathalunya. E deguerets avertir com la dita Senyora Reyna ha fet castich e punició de mossèn Galceran de Requesens e de mossèn Mallorques, lo qual aba la sua galiota prenia la gent e la metie en la galea de mossèn Requesens, e de una presa de gent e bens lurs que feu en França, los quals han havets a restituhir e son stats condempnats e exequtats en grans quantitats de moneda. E per ço la dita Senyora volgues, ço que no fara, dissimular les dites coses, nosaltres si hi farem instància, per lo gran interesser de la dita ciutat a la qual la dita nau, patró e companya sue venien guiats e assegurats portant hic vitualles del dit peix salat e del càrrech del dit forment, lo qual devie portar e navegaue per portar-lo. Totes aquestes coses per salut vostra posam al denant, pregants-vos ab molt gran affecció e molt stretament vos encarregam que ans que la ira del senyor Rey e de la dita Senyora (*tach*. nos) Reyna vos mete en exequcion, prochurats a la salut e conservació de vostre persones e bens, e restituhiscats e tornets los dits patró e companya en lur personal libertat e restituhiscats e tornets tots los dans donats fins a integra satisfacció de aquella si la ira e indignació dels dits senyor e senyora desirats mitigar e tolgats a nosaltres tota causa e occasió de fer instància e proseguir la exequció dels actes dessus dits. E tengueus Deus en sa guarda. Scrit en Barchna., a XXVIII de Març del any M CCCC XLII.

50

1441, Agosto 12. Barcelona.

Carta de los Consellers de Barcelona al infante D. Pedro de Portugal, reclamando por la captura hecha por Vasco de Gouveia, en aguas portuguesas, de la barca de Johan de Bayona, de Pontevedra, ya que en ella iba un cargamento de armas consignado a un mercader catalán de Lisboa.

AAHCB. Municipal. *Lletres Closes*, VI-8, f. 42.

Molt illustre e molt magnífich senyor: sabents certament que vostra molt illustra e molt magnifica persona, en la qual entre les altres vertuts rellum vertut de justicia, redreçe les coses injustament attemptades e repren, castigue e poneix les audàcies e

insolencias dels delinquents e culpables, recorrem ab gran confiança a la vostra molt illustra magnificencia per obtenir reintegració dels dans açi especificats, ço es que l cavaller portegués, mossèn Vascho de Joueya, exercent piraticha ab l seu balaner, ha presa en les mars de Portegual una barxa de Johan de Bayona, castellà de Portouedro, en la qual eran carregades cuyraçes, ballestes, espases, cotes de malla e altres armes, cotons e altres mercaderias e havers de alguns mercaders ciutadans de aquesta ciutat, consignades e dreçades a'n Bernat de Valtalada, mercader cathalà habitant en Lisbona, de les quales armes, mercaderies e havers se ha exangades la maior partida en lo dit Regne de Portegal e partida, ensemps ab certes persones del dit balaner, vostra molt illustra e gran magnificencia ha provehit esser sequestrades. E ultra la gran confiança de la vostra gran e innada justicia e equitat esperem nostra justa supplicació esser admesa per esguard dels portegueses subdits e vassaylls vostres, los quals ab tots lurs bens ab tota benevolençia son açi ben tractats e favorablement proseguits com les nostres propis ciutadans. Per ço, molt illustre e molt magnifich senyor, a la vostra gran justicia e equitat supplicam que per esguard de la gran confederació e molt antiga amistat del molt alt e molt excellent Rey e Senyor nostre e del molt illustre e molt magnifich lo senyor Rey de Portogal e endesemps de tots lurs Regnes, terres e senyories, subdits e vassaylls, e per esguard e contemplació nostra e de aquesta ciutat, vos plàcie provehir, manar e ordonar que les dites armes, mercaderies e haveres sien restituides e tornades als dits nostres ciutadans axi dampnificats per lo dit mossèn Vascho cossari dessus dit, o al dit Bernat de Valtalada, al qual eran consignats, o altra legitima persona denant vostra illustra magnificencia per los dampnificats intervenint. E açò, molt illustre e molt magnifich senyor, haurem a gracia singular a vostra molt illustra persona la qual la divinal Providencia vulla en sa gracia conservar benaventuradament e votiva. Scrita en Brchinona a XII de Agost del any de la nativitat de nostre Senyor MCCCCXLI.

de vostra illustra magnificencia
devots servidors los Consellers de Barchinona.

51

1443, Agosto 30. Barcelona.

Johan de La Coruña, patrón de la nao Santa Trinidad *de La Coruña, reconoce a Guillem de Tolosa, mercader de Barcelona, el pago de 330 florines de oro de Aragón, como pago de los fletes de un viaje a Nápoles, según acuerdo al que llegaron por sentencia arbitral.*

AHPB. Esteve Mir. *Man primum c.comm.*, f. 71.

Johannes de la Colunya, patronus navis unius themonis et unius cohoperte vocate Sancta Trinitas, que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, habitatorque villa de la Colunya Regni Castelle, recognosco vobis Guillelmo de Tolosa, mercatori civi Barchinone, quod solvistis trecentos triginta florenos auri Aragonum valentes centum octuaginta unam libre et decem solidos monete Barchinonensi de terno, ad quas

mediante venerabile Petro Santpol, arbitrio ac arbitracione ac amicabilis composicione inter nos communiter et concorditer electio fuit facta inter compositio, transactio et avinentia racione et pro naulo tam de intrata quam de exita dicte mee navis quam ego dictus patronus vobis dicto Guillelmo de Tolosa nauleavi a civitate Neapoli usque ad presentem civitatem. Renuncians etc. apocham, finem, donacionem et remissionem etc. et pactum, ego itaque Guillelmus Tholosa acceptans a vobis dicto patrono apocham, absolucionem, differenciam et remissionem predictas, pactum predictum gratis facio vobis finem, donacionem, absolucionem et remissionem de omnibus et singulis questionibus quas tam racione predicta quam aliis racionibus sive causis facere possem vobis dicto patrono usque in diem presentem, promittentes non convenire usque pars altera abdicantes omnes agendi vestra, etc. instrumenti previi havere racione etc.-Fiant duo etc.

Testes, Anthonius Puigvert et Ypolitus Sauri, scriptores Barchinone.

52

1443, Septiembre 12. Barcelona.

*Carta de los Consellers de Barcelona a la Reina D.ª María, sobre la captura de la nave de Johan de Santa Marta, de La Coruña (*V. supra, doc. n.º 45*). Siguiendo la reclamación a instancias de la viuda e hijo, los captores, tres vecinos de Barcelona, se avienen a ir a juicio, confiados en su buen derecho, como ya se había demostrado en su día en Gaeta.*

AHCB. Municipal. *Lletres Closes*, VI-9, ff. 148-148 v.

A la molt alta e molt excellent senyora la Senyora Reyna.

Molt alta e molt excellent senyora:

Vostra gran senyoria: ab letra sua dada en València a XXX del proper passat mes de Agost, ha citat en Ferrer Peyró, ciutadà de aquesta ciutat, procurador de mossèn Johan Margarit, mossen Francesch dez Pla, cavallers, e de mossèn Johan de Marimon, ciutadá de aquesta ciutat, e de alguns altres, a comparer devant vostra presencia o en lo vostre Conçell dins XXVI continus aprés presentació de la letra de la citació dessus dita, per proseguir en lo dit nom la causa en vostre consistori introduhida per la muller e per lo hereu d'en Johan de Sancta Marta, quondam patró de nau del Regne de Castella, per rahó de la nau del dit Johan la qual afferme violentamente esser-li stada presa per los dits prinçipals del dit Ferrer Peyró, seguns pus estesament es contengut en la letra de la citació dessusdita. E com, Senyora molt excellent, la dita citació sie molt preiudicial, ab humil e subjecta reverencia de vostra gran Altesa parlants, a aquesta e als ciutedans de aquella per specials privilegis dels Reys passats de loabla memoria a la dita ciutat e als ciutedans e habitadors de aquella otorgats, e per lo molt alt senyor Rey ara benaventuradament regnant confirmats, e migençant sagrament promesses esser tenguts e servats en virtut dels quals los ciutedans e habitadors sobredits no poden ne deuen esser trets ne a vostra excellent persona ne a vostre sacre consistori o Concell tirats per pledejar fora aquella ciutat, e los dits mossèn Johan de Marimon sie ciutadà,

e lo dit mossèn Francí dez Pla sie habitador de la dita ciutat, dins la qual e son ordinari son prests e se offeren star a dret, rahò e justicia a la dita muller e hereu del dit Johan de Sancta Marta, confiant de son bon dret e offerints s'i mostrar legitimament com en la ciutat de Gayeta fou clarament vist e aprés declarat la prisó de la dita nau poder esser feta e aquella esser stada de bona guerra. Per ço, senyora molt alta e molt excellent, a vostra gran Senyoria humilment supplicam sie de vostra mercè servar a aquella ciutat e als ciutadans e habitadors dessus dits los privilegis otorgats e los usos e pràtiques de aquelles e (*il. 1 palabra*) de la citació dessus dita, e remetre la dita causa a lur ordinari e dins aquesta ciutat on han esser convenguts e no fora aquella, prohibent-ho los privilegis dessus dits. E jassie, Senyora molt alta, axi per justicia fer se dege, nosaltres ho reputeriem e gràcia e mercè a vostra gran Excellencia, la qual la divinal maiestat vulle en tots sos actes dirigir e en sa gràcia conservar benaventuradament e votiva. Scrita en Barchna..., a XII de Setembre del any de la nativitat de nostre Senyor de M CCCC XLIII.

Senyora:
Vostres humils servidors e vassaylls qui besant vostres mans
humilment se acomanen en vostra gràcia e mercè,
los Consellers de Barchinona.

53

1444, Febrero 29. Evora.

En las cortes de Evora, el concejo de Valença suplica al rey les conceda autoridad para dar cartas de seguro a los gallegos y castellanos que van a comerciar con sus navíos a la villa, en vista de las prendas y represalias que sufren y que les apartan de allí.

ATT. Chanc. D. Afonso V, l. 24, f. 56 v. Publ. en DESCOBRIMENTOS... I, sup., p. 525..

Item senhor por rrazom dalgũũas penhoras e rrepresarias que se fazem em muitos mercadores de castella e de galliza nam ousam de vijr a esta villa com suas mercadorias que soyam de trazer assi como ferro e aço e panos e outras mercadorias e vemdiçõões de que os moradores desta terra e deste rregno aviam proll e as vossas ssisas dizimas e direitos rreaaes eram acreçemtados || Pedimos aa vossa senhoria que nos dees poder e autoridade per que possamos segurar quaesquer mercadores e pessoas que aquy trouuerem as ditas mercadorias e vemdiçõões e seus nauios e barcas e bestas e todas suas cousas que nam sejam penhorados nem rreteudos nem rrepressados || Nos vos outorgamos esta seguramça pera todollos mercadores que mercadorias trouuerem pera o dito lugar e esto por hũu anno comtamto que nam sejam os delinquentes nem dos lugares que mallefiçios tenham feitos em nossos regnos e senhorio e tirees desto carta na forma etc.

54

1444, Octubre 5. Pontevedra.

El concejo de Pontevedra y la cofradía del Corpo Santo acuerdan dar seguro a todos los navíos que se fleten y carguen en Pontevedra para otras partes, salvo a los que tengan deudas y obligaciones pendientes.

AHPPO. *Livro do Concello de Pontevedra*, f. 73 v.

Anno XLIIII° çinco dias de otubre. En conçello presentes Fernando Peres, tenente lugar de juis, e Fernando Vasques e Alonso Vasques, alcaldes, e Garçia Goterres, Juan Garçia Rouco, Pero Alonso de Silvaan, Fernando Rodeiro, jurados, Juan de Santa Maria, notario, procurador do conçello, e Gonçalo Pelegero e Fernando Correa, procuradores da cofradía do Corpo Santo, por sy e por todos los vesiños e moradores da dita vila, seguraron todos los nauios que enna dita vila e porto dela se fretasen e cargasen por los vesiños da dita vila para outras partes donde quer que fosen, e que por eles nen por algunos dos ditos vesiños da dita vila enna dita vila e porto dela lles non fose feito agrauio nen senrason alguna, con tanto que se alguna cousa deuesen ou fosen obligados a algunas personas se pagasen. Testemoyas: Aluaro de Pennaflor, Pero Gomes, Pero Cabelos, mareantes, Pero Farina, Juan Prego e outros.

55

1444, Octubre 12. Pontevedra.

El concejo de Pontevedra prohibe meter en la villa y en el arrabal de la Moureira vino de «sobre mar» y otros vinos gallegos, salvo blanco de Ribadavia.

AHPPO. *Livro do Concello de Pontevedra*, f. 74 v.

Predito. En conçello dentro enno sobrado da igresia de san Bertolameu, presentes y Fernando Peres, tenente lugar de juis, e Aluaro Agulla, escusador de alcalde por Alonso Vasques, alcalde, e Fernando Vasques, alcalde, e Garçia Goterres e Juan Garçia Rouco e Pero Cruu, Diego Sanches, Esteuoo Cruu, Fernando Rodeiro, jurador, Juan de Santa María, procurador do conçello, acordaron e mandaron que d'oje este dito dia endeante non entrase vino alguno de sobre mar asi branco commo tinto en esta dita vila e Moureira, nen de Oureens e Millmanda e Monterrey e Monçon, saluo vino branco de Ribadauia segundo a ordenança do dito conçello, e qualquier que o metese enna dita vila e seu arrabaldo e Moureira que o perdese, e qualquer que o tomase que o podese leuar para sí sen penna alguna e que o conçello se paraua a elo; pero seendo achado que aquel ou aqueles que o asi achasen confeitasen aa tal persona ou personas que o asi trouxese e metese conmo dito he, que pagasen de penna por cada vez dous mill marauedis para o dito conçello e que o mandauan apregoar por las praças do dito conçello para que viese a noticia de todos. O qual dito pregon logo este dia foy liuudo por las praças da dita vila por Juan Canpeeiro e por Lourenço de Gillarey, pregoeiros

do dito conçello. Testemoyas: Pero Farina e Gonçalo Peres e Ruy de Lugo, mercadores, e o abade de Leres e Ruy Lopes, scudero, e outros.

Este dia enno dito conçello feseron mandamento a Juan Carneiro e sua persona que non metese vinos algunos dos que agora tiña eno seu nauio enna dita vila e sua jurdiçon so penna de os perder e de dous mill marauedis para a cámara do arçebispo. Testemoyas ut supra.

56

1447, Marzo 16. Barcelona.

Johan Domingo, mercader de Pontevedra, reconoce a Pere Figuera, sastre de Barcelona, el pago de 47 £ 6 s. que hizo en nombre de na Clara, mujer de Nicolau Serradell, por unos congrios y merluzas que le debía.

AHPB. Esteve Mir. *Man. quartum c.c*, f. 56 v.

Johannes Domingo, mercator ville de Pontevedre, Regni Castelle, confiteor et recognosco vobis Petro Figuera, sutori civi Barchinone, quod solvistis et tradidistis michi in tabula cambii civitatis Barchinone, quadraginta semptem libras et sex solidos monete Barchinonensi de terno, quas michi solvistis pro domna Clara, uxor Nicolai Serradell, sparterii, civis Barchinone, quas michi debebat racione et pro precio sex quintalibus et viginti librarum conceris sive de conger ad racionem centum et decem solidorum pro quolicet quintali, et viginti quatuor duodenarum merluciorum sive de merluces, ad racionem undecim solidorum pro quolicet duodena. Et ideo renuncians etc., facio apocham etc. Et quia ante dicta solucionem et in actum eiusdem fuit actum et conventum inter me et vos facere me cessionem subscriptam etc., idcirco sine eviccione etc., cedo iura etc. contra dictam Claram et eius bona, et signanter supra dictis mercibus et precia, concedens etc. omnibus iuribus etc. ego enim etc. dicens etc. insuper etc. iura etc. Hec igitur etc.

Testes, Johannes Scales, curritor auri, civis, Anthonius Barrera et Nicholaus Rosell, scriptores Barchinone.

57

1450, Agosto 13. Barcelona.

Bernat de Barqueres y Pere Griso subfletan a tres mercaderes de Barcelona, para un viaje a Nápoles y Sicilia, la nao Santa María de Vilaverde, *que habían fletado, por un contrato global de 14 meses, a Lorenço Eanes Fiel, de La Coruña, y que se encuentra en ese momento en un viaje a Ibiza.*

AHCB. Notarial. *Nòlits*, IX-10.

Die jovis XIII mensis Augusti, anno Nativitatis Domini M⁰ CCCC L⁰.

En nom de Deu sie e de la sagrada verge Maria amen.

Capitols fets e concordats per e entre los honrats en Ricardo Davançati, Johan Bertran e Jacme Vadell, mercaders ciutadans de Barchinona de una part, e lo honrat en Bernat de Barqueres, mercader ciutadà de Barchinona e en Pere Griso, mercader de la vila de Perpinyà de la part altra, en e sobre lo noliejament deval scrit de aquella nau de un temó e de una cuberta appellada Sancta Maria de Vilaverda la qual ara es a Iviça o de retorn de Iviça, la qual es de Lorenç Ivanyes Fiel, de la vila de la Colunya del Regne de Castella. La qual nau es stada scarada per los demunt dits a temps de XIIII meses, comptadors de vint del mes de Juliol proper passat en avant, en e sobre lo qual noliejament son fets entre les dites parts e concordats los capitols seguents:

Primerament los dits squaradors noliejen la dita nau als dits Bernat de Barqueres e Pere Griso per les parts devall scrites e per portar lo càrrech devall scrit, la qual prometen donar e manar per tot lo viatge bona e ben stanya, ben apparellada e ben aprestada de bon arbre, entenes, veles, ormeig, timó, armes e altres coses a la dita nau necessàries, e armada e amarinada de LV homens tenguts de nau en los quals son entesos e compresos patró, scrivà, notxer, mariner e altres officials de la dita nau e, ultra aquells, de XV homens no tenguts de nau asi que son entre tots setanta homens, la qual nau los dits squeradors promenten haver en la plage de la mar de la present ciutat de Barchinona, d'aci a XXI del present mes de Agost, e aqui sien tenguts sperar ab la dita nau si al dit Bernat de Barqueres plaura fins a XXV del dit e present mes de Agosto. E si al dit Bernat de Barqueres plaura, sien tenguts ab aquella partir de continent e fer son bon viatge la via de Copliura. E aqui sien tenguts sperar ab la dita nau dos jorns e menys si al dit Pere Griso plaura.

Item los dits squaradors partent de Copliura sens mudar altre viatge, prometen manar la dita nau via dreta a la ciutat de Gayeta, e de Gayeta a Salern, e de Salern a Nàpols, e de Nàpols a Macina del Regne de Sicilia. E en lo dit loch de Salerno hagen sperar per tres jorns, e en quascun de les altres lochs hagen sperar per quatre jorns naturals, dins los quals sie licit als mercaders descarregar en quascun dels dits lochs aquelles draps que's volran e tornar carregar.

Item los dits Bernat de Barqueres e Pere Griso prometen donar als dits squaradors per càrrech de la dita nau siscents draps de ferm e docents de respit, lo qual respit hagen a denunciar si'ls plaura o no per los dits squeradors en Johan Cases, mercader de la vila de Perpinyà, e en la dita vila de Perpinyà, o sia a diuernes primer vinent per tot lo jorn.

Item es convengut entre los dites parts que per quascun drap se hage de pagar de nòlit per qualsevol loch de la dita scala, sinch grillats o la valor de aquells, lo qual nòlit se hage a pagar com les robes seran liurades als mercaders en terra, ab bon salvament, e no abans. Entés emperò que los dits squaradors fan de grasia per tots los dits DC draps de ferm XXX ducats de X gillats o la valor de aquells, los quals se hagen abatre dels dits nòlits quascuna vegada qu'els dits nòlits se pagaran, comptant pro rata dels dits nòlits e dels dits XXX ducats.

Item més es convengut entre les dites parts que si e en cas que los dits scaradors no donen la dita nau bona e ben apparellada seguns demunt es dit en la plage de la mar de Barchinona d'aci a XXI del present mes de Agost, que en lo dit cas sie libertat dels dits Bernat de Barqueres e Pere Griso noliejar altra fusta e laxar la demunt dita si'ls plaura. E que los dits scaradors no puixen pendre altre partit ab la dita nau fins sien

licenciats per lo dit Bernat de Barqueres. lo qual ha temps de poder los licenciar o (*il. l palabra*) en lo dit cas fins a XXV del present mes de Agost.

E volen les dites parts que dels presents capitols sien fetes a quascuna de les dites parts e a altres de qui sien interès tantes cartes com demanades seran per lo notari devall scrit.

Et ideo nos dites partes...

(*Al dorso*):
Pena quingentorum florenorum.
Ts. fuerunt dictorum, venerabilium Bernardi de Barqueres et Petri Griso ac Ricardi Davançati qui fuerunt die jovis XIII mensis julii anno predicto, Petrus Paschasi, scriptor, et Bertholomeu Perello, mercator, habitatores Barchne.
Ts. fuerunt dicti venerabili Jacobi Vadell qui firmavit dicta die dictus Petrus Paschasii et Matheus Senya, scriptores Barchne.
Ts. fuerunt Dni. Johannis Bernardi qui firmavit die veneris XIIII dicti mensis et civi honorati Petrus (*il.*), thesaurarius dne. Regine et Michael Reyo, scriptor Barchne.

58

1452, Febrero 10. Portillo.

Cuaderno de condiciones para el arrendamiento de los diezmos de la mar de Galicia y Asturias.

AGS. *Diversos de Castilla*, 4/53.

Don Juan, etc. a todos los conçejos, corregidores, regidores e alcalldes, justiçias e jurados e merinos e alguaziles e omes buenos e otros ofiçiales quales quier de todas las çibdades, villas e lugares de los puertos de la mar del Reyno de Galizia e de las quatro Sacadas de Asturias de Oviedo e de las villas de Ribadeo e Navia e de sus tierras, e condado a quien esta mi carta fuere mostrada o el traslado della sygnado de escrivano publico, salud e gracia. Sepades que mi merçed fue de mandar arrendar aqui en la mi corte la renta de los diezmos de los puertos de la mar del dicho Reyno de Galizia e de las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo e de las dichas villas de Ribadeo e Navia e sus tierras e condado syn el diezmo de la dicha villa de Bivero e su tierra e termino e puerto della, e con la escrivania de los diezmos de las dichas villas de Ribadeo e Navia por seys annos que començaron primero dia de henero del anno que agora paso de M quatro^c LI annos e se conplira en fin del mes de dizienbre del anno que verna de M iiii^c LVI annos con las condiçiones e saluado de los annos pasados e con las otras condiçiones que adelante diran en esta guisa:

(1) Primeramente con condiçion que todos los pannos e mercadorias e otras cosas qualesquier que vinieren e truxeren por mar al dicho Reyno de Galicia e a las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo e a las dichas villas de Ribadeo e Navia e a sus tierras e condado en qual quier manera, o salieren que sacaren por los dichos puertos o por qual quier dellos en qual quier dellos dichos seys annos, que pague el diezmo a

los mis arrendadores de los dichos diezmos e a los que por ellos o por qual quier dellos lo oviere de aver, salvo de lo que cargaren en los puertos de Reyno de Galizia e de las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo e de las dichas villas de Ribadeo e Navia e condado para lleuar a Seuilla o a Castro o a Santander o a otros quales quier logares de los mis reynos que traxeren de la dicha çibdad de Seuilla e de las dichas villas de Laredo e Santander e de los otros lugares de Castilla a los dichos puertos de Galizia e Asturias de Oviedo e de las dichas villas e condado, segund que adelante esta declarado e se contiene.

(2) Otrosy que quales quier que en qual quier manera cargaren o descargaren quales quier mercaderias asy de noche commo de dia en qualquier puerto de la mar del dicho Reyno de Galizia, de las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo, de las dichas villas e condado fuera dellos syn liçençia e mandado de los dichos mis arrendadores mayores o de los que por ellos lo ovieren de aver, que lo pierda todo por descaminado e que sea todo para los dichos mis arrendadores, e eso mesmo el tal navio en que asy fueren cargadas o descargadas las dichas mercadorias sea perdido por descaminado e sea para mi, e que las justiçias del lugar del tal puerto sean tenudos de lo poner en sacrestaçion e me lo hazer saber fasta treynta dias primeros syguientes por que yo provea en ello commo entendiere que cumple a mi serviçio, so pena que sy lo asy no fizieren que sean tenudos de me pagar el tal navio o su valor.

(3) Otrosy con condiçion que por quanto por las rayas e parte del dicho Reyno de Galizia e de las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo e delas dichas villas de Ribadeo e Navia e su condado se fazen muchas cargas e descargas de que se fazen muchos furtos e encubiertas en los veçinos, que non aya carga ni descarga de mercadorias algunas saluo en los puertos que aqui dira, conviene a saber en Galizia:

—en Bayona de Minor
—e en Pontevedra
—e en Padron
—e en Muros
—e en Noya
—e en la Curunna
—e en Betanços
—e en la dicha villa de Ribadeo
—e en la puebla de la dicha villa de Navia

por quanto son los puertos acostunbrados, e no en otro lugar alguno: e todas las otras mercaderias que en las otras rias quisyeren cargar, que las vayan a cargar a cada uno destos puertos con alvalá de los dichos mis arrendadores o del que por ellos lo oviere de aver, e no de otra guisa, e en las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo, que no ay carga ni descarga saluo en los puertos que syenpre se acostunbraron de fazer cargas e descargas, e todo lo otro que en las dichas rias o en otras partes fuera de los dichos puertos de suso nombrados cargaren o descargaren. E que sea todo descaminado e sea para los dichos mis arrendadores, e que las justiçias de los tales lugares de los puertos do esto acaesçiere que sean tenudos de lo executar so pena de la protestaçion que contra ellos fuere fecha por los dichos mis arrendadores o por el que lo oviere de aver por ellos, e eso mesmo que los tales navios en que asy fueren cargadas las dichas mercaderias sean perdidos por descaminados e sean para mi, e que las justiçias del lugar del tal puerto sean tenudos de lo poner en secrestaçion e me lo fazer saber fasta treynta dias primeros por que yo provea en ello commo entendiere que cumple a mi servicio,

so pena que sy lo asy no fizieren que sean tenudos de me pagar el tal navio o su valor; pero que sy fuere mi merçed e entendiere que cumple a mi servicio que aya otros puertos de mas de los aqui nonbrados, que por esto que los mis arrendadores no me pongan descuento alguno.

(4) Otrosy que los dichos mis arrendadores que puedan poner guardas en toda la ribera de la mar del dicho Reyno de Galizia e de las dichas quatro Sacadas de Asturias de Oviedo e delas dichas villas de Ribadeo e Navia e su condado, e do quisyeren e entendieren que mas les cunple para guarda de la dicha renta.

(5) Otrosy que qual quier navio que en qual quier manera llegare a qual quier puerto o lugar del dicho Reyno de Galicia e de las dichas quatro sacadas de Asturias de Oviedo e de las dichas villas de Ribadeo e Navia e su condado, aunque no entre en el dicho lugar o puerto donde se deve pagar diezmo, poniendo ancla e hestando ay mas de un dia, e traxere pannos algunos e otras mercaderias, que sea tenudo el maestre dela (*sic*) navio e los mercadores de llamar a los mis arrendadores o al que por ellos lo oviese de aver o de recabdar, para que entre el dicho navio e les muestre por ante escrivano del diezmo todos los dichos pannos e las otras mercaderias que en él truxere, en tal manera que lo pueda escrevir con el dicho escrivano del dia que llegare al puerto o logar a do asentaren fasta dos dias, seyendo primeramente el maestre del navio por los dichos mis arrendadores o por los que lo oviesen de aver e de recabdar por ellos para que entren en el dicho navio e para que gelo consientan asy fazer e escrevir; e acaesçiendo que el dicho maestre o mercadores del dicho navio quisyeren descargar los pannos e mercadorias que traxeren e se quysieren yr a otras partes, que ante que dende partan sean tenudos de llamar a los dichos mis arrendadores o a los que lo ovieren de recabdar por ellos e al dicho escrivano del diezmo e mostrar en commo no descargaron pannos algunos ni otras mercaderias algunas de las que traxeron nin parte dellas, e ello asy mostrado, que se vayan a donde quisyeren yr; pero que sy se fueren de tal puerto syn mostrar los dichos pannos e mercadorias syn liçençia de los dichos mis arrendadores e se fallare que de los pannos e otras mercadorias por el dicho escrivano del diezmo escritas quando en el dicho navio entraron a lo escrevir que sy algunas dellas falleçieren e que les pague diezmo de lo que asy fallaren con el doblo porque paresçe que lo querian forçar e encubrir, e acaesçiendo quel dicho maestre o mercador non quisyere llamar a los mis arrendadores o a los que lo ovieren de recabdar por ellos al dicho plazo e no les quisyeren consentir entrar en el dicho navio e escrevir los dichos pannos e mercadurias que trayeren asy a la venida commo a la yda, que pierdan por descaminados el navio e pannos e todas las otras mercadorias que trayeren e el navio que sea para mi e que las justiçias del logar del tal puerto sean tenudos de lo poner en secrestaçion e me lo fazer saber fasta treynta dias primeros syguientes por que yo provea en ello commo entendiere que cumple a mi servicio so pena, sy lo asy non fizieren, que sean tenudos de me pagar el tal navio o su valor, e los pannos e mercadorias que sean para los mis arrendadores.

Pero es mi merçed que todas las naos e carracas e galeras e barcas e otros quales quier navios asy de los mis Reynos commo de todos los otros Reynos e partes e logares quales quier que sean que traxeren pannos e otras quales quier mercaderias, que sean de mercaderes o de otras personas, vezinos e moradores comarcanos de Génova e Aragon e Portogal e de Seuilla e de todas las otras partes e logares que son nonbrados de mar e de Levante que vinieren de Flandes o de Françia o de Yngalaterra o de otras quales quier partes o Reynos de los puertos de la Curunna e Galizia e Asturias, que

usen asy en la entrada entrada de los dichos puertos commo de la estada e salida dellos segund que syenpre usaron e les sea guardado todo el uso e costumbre que fasta aqui usaron e acostunbraron, saluo que sean tenudos los patrones e maestros e escrivanos de las dichas naos e carracas e otros navios que asy vinieron de las dichas partidas con las mercaderias segund dicho es de fazer juros a los dichos arrendadores sobre todas las mercaderias e cosas que se descargaren de las dichas naos e carracas e galeras e otros navios en los dichos puertos donde estuvieron, ese juramento que no sean tenudos de lo faser, salvo syendo primeramente requeridos por los dichos arrendadores que lo fagan.

(6) Otrosy que todos los pannos e pescados e otras mercaderias que se cargaren en qualesquier naos e navios en el dicho puerto de Curunna e en los dichos puertos de Galizia e Asturias e condado de Ribadeo e Navia para llevar a Seuilla e a Castro e a Santander e a otros quales quier lugares de los mis Reynos, e otrosy todas las otras mercaderias que se cargaren en los dichos puertos de la dicha çibdad de Seuilla e de las dichas villas de Castro e Santander e de los otros puertos de Castilla por los vezinos e moradores de los mis Reynos e de las dichas çibdades e villas e lugares para lleuar a Galizia o Asturias de Oviedo e condado, mando que los puedan cargar e descargar syn pagar diezmo e que non paguen dello diezmo salvo que se obliguen o den fiadores los mercadores e personas que los cargaren que los descargaren en los dichos mis Reynos de Castilla o en qualquier logar dellos e que muestren alualá commo los descargaron en los dichos mis Reynos o en qualquier logar dellos a los dichos mis arrendadores del dia que los descargaren fasta el termino que es acostumbrado de lo mostrar, el qual dicho alualá sea firmado del nombre del arrendador o arrendadores de los tales puertos a do descargaren las dichas mercaderias e de la persona que los dichos mis arrendadores de los dichos diezmos del dicho Reyno de Galizia pusyeron en cada uno de los dichos puertos, e sygnada de escrivano publico; e sy asy no estuviere la dicha persona por los dichos mis arrendadores de los dichos diezmos, que baste que la pueda traer firmada de los dichos arrendadores de los dichos puertos de la tal villa o logar do esto acaesçiere, e synada de escrivano publico, e los que no truxeren el dicho alvala en la manera que dicha es, que sean tenudos de pagar el diezmo del tal pescado e mercaderias a los dichos mis arrendadores con el doblo. Pero que toda via no pueden cargar pescados nin otras mercaderias syn cogeyto de los diezmeros o del que lo oviere de recabdar por ellos e syn el escrivano del diezmo.

(7) Otrosy que de todos los pannos de lana que quales quier personas asy de los mis Reynos commo de fuera dellos trayern de Seuilla o de Castro o de Santander o de los otros puertos de Castilla al dicho puerto de la Curunna e de los puertos de Galizia e Asturias e condado, paguen el diezmo dellos a los mis arrendadores, salvo de los picotes, que es mi merçed que los non paguen los de los dichos mis Reynos.

(8) Otrosy que todas las carracas e naos e otros navios quales quier que vinieren de mar de Levante a Seuilla o a Portogal e traxeren mercadurias, asy d'espeçaria commo de alunbre commo otras quales quier mercadorias de aver de peso e de balança e de otras quales quier mercadorias, saluo pannos, que vinieren a los dichos puertos de la Curunna e Galizia e Asturias e condado, que usen segund syenpre usaron asy en las entradas del puerto commo en la estada e descarga que ay fizieren, todavia que, en razon de los pannos que traxeren, que usen segund en las dichas condiçiones es contenido.

(9) Otrosy que todas las carracas e naos e navios quales quier que vinieron e

vinieren de las dichas partes e logares e mar de Levante o de otras quales quier partidas en qual quier manera a los dichos puertos e traxeren pannos e entraren dentro de los dichos puertos donde se suele pagar diezmo, que sean tenudos de pagar diezmo de los dichos pannos que asy traxeren, e eso mismo sean tenudos de pagar diezmo de los dichos diezmos de los pannos sy los descargaren de mar a tierra estando fuera de los dichos puertos, e que no dexen de pagar el dicho diezmo aunque entren en los dichos puertos o descargaren fuera dellos los dichos pannos de mar a tierra con fortuna de tiempo o con miedo de enemigos, lo qual todo es mi merçed e voluntad que se guarde e cunpla en la manera que aqui suso en esta mi carta va espaçificado e declarado.

(10) Otrosy con condiçion que ningunos nin algunos no sean osados de cargar nin descargar de la mar a la tierra nin de la tierra a la mar nin de un navio en otro mercadorias nin otra cosa alguna en qual quier manera syn que primeramente demande liçencia a los dichos mis arrendadores o al que por ellos lo oviere de recabdar, e el que de otra guisa lo fiziere que pierda todo lo que asy cargare o descargare por descaminado, e que sea para los mis arrendadores. E eso mismo el tal navio en que fueren cargadas o descargadas las dichas mercadorias sea perdido por descaminado e sea para mi, e que las justiçias del logar del tal puerto sean tenudos de lo poner en secrestaçion e me lo fazer saber fasta treynta dias primeros syguientes por que yo provea en ello commo entendiere que cumple a mi servicio, so pena que sy asy no lo fizieren que sean tenudos de me pagar el tal navio o su valor.

(11) Otrosy con condiçion que los dichos mis arrendadores puedan poner en cada uno de los dichos puertos suso nonbrados un sello para que sellen con él todos los pannos enteros e fustanes que vinieren a los dichos puertos, e que sean tenudos los mercadores e otras personas que los truxeren de los sellar con el dicho sello syn dar por ello a los dichos mis arrendadores cosa alguna al tienpo del sellar, syendo requeridos sobre ello por los dichos mis arrendadores o por el que lo oviere de aver por ellos e publicada esta ley, sy los dichos arrendadores o los que por ellos los ovieren de aver e de recabdar o sus guardas fallaren pannos enteros o fustanes syn ser sellados con el dicho sello e syn levar alvalá de guia de los dichos mis arrendadores, que los puedan tomar por descaminados en qualesquier puertos, çibdades e villas e logares del dicho Reyno de Galizia do quier que se fallaren, e que las justiçias les den favor e ayuda para ello so pena de ser tenudos a la protestaçion que contra ellos fuere fecha.

(12) Otrosy, por quanto en la dicha renta de los dichos diezmos del dicho Reyno de Galizia e sacadas e condado de Ribadeo e Navia se fazen cada dia munchos furtos e grandes encubiertas e robos e publicamente, que los mis arrendadores o el que lo oviere de recabdar por ellos pueda fazer pesquisa de todos los pannos e otras mercadorias quales quier que en el tiempo de su arrendamiento se cargaren o se descargaren encubiertamente syn su liçençia o syn ellos ser presentes a las tales cargas o descargas por les furtar o encubrir el dicho diezmo, e que los juezes e alcaldes sean tenudos de faser la dicha pesquisa a pedimiento de los mis arrendadores e de los que por ellos lo ovieren de aver e de recabdar; e la dicha pesquisa fecha por los dichos juezes, que todo aquello que fuere fallado que descargaron o cargaron syn liçençia de los dichos arrendadores o de los fieles del dicho diezmo que lo contrariaren en quanto la dicha renta estuviere en fieldad syn liçençia de los dichos mis arrendadores o de los dichos fieles o de los que por ellos lo ovieren de aver e de recabdar, mando que lo que montare el derecho de lo que asy oviere descargado syn liçençia de los dichos mis arrendadores, que lo pague cuya fuere la mercadoria a los mis arrendadores o fieles o al que lo oviere

de recabdar por ellos tres vezes, e sy los juezes e alcalldes non quisyeren fazer la dicha pesquisa que sean tenudos de pagar a los dichos mis arrendadores todo lo que estimaren e provaren contra ellos por los dannos e menoscabos que por ende les recreçieren.

(13) Otrosy por quanto me fue fecha relaçion que los arrendadores e dezmeros que cogen e recabdan los dichos diezmos en el dicho diezmo (*sic*) de Galizia e en Asturias e en el dicho condado de Ribadeo e Navia que de poco tiempo aca an fecho e fazen fabla con los mercadores de Burgos e otras partes e fazen averençia (*sic*) con ellos que los pannos e mercadorias que descargaren en los dichos puertos de la mar de Galiza e Asturias e condado que les paguen de çiento uno e a las vezes que lo fazen por menos presçio, e que los dichos mercadores, por no pagar enteramente el diezmo que a mi perteneçe a los arrendadores de los diezmos de la mar de Castilla por la gran suelta que los dichos arrendadores de Galizia e Asturias e condado les fazen, que van a descargar los dichos pannos e mercadorias a los dichos puertos de Asturias e Galizia e condado, e despues que lo traen a los mis Reynos, lo qual es mi deservicio e gran danno e menoscabo de la dicha renta de los dichos puertos de la mar de Castilla, e por entrar las tales fablas e abenençias e enganno por que dello no venga a mi deservicio a los arrendadores de la dicha renta danno nin perjuisyo, es mi merçed que los pannos e mercadorias que los mercadores naturales del reyno de Galizia e Asturias e condado que traxeren e descargaren en los dichos puertos de Galizia e Asturias e condado sea el diezmo dellos para los mis arrendadores de los puertos de Galizia e Asturias e condado, e que los pannos e otras mercaderias que otros quales quier mercadores e otras personas de los mis Reynos o de fuera dellos que no sean moradores nin vezinos nin naturales del dicho Reyno de Galizia e Asturias e condado descargaren en los dichos puertos de Galizia e Asturias e condado e quisyeren sacar e sacaren algunas de las dichas mercadorias e otras cosas fuera del dicho Reyno de Galizia e Asturias e condado, es mi merçed que lo saquen por los puertos del Rauanal e de Santa Maria de Arbas, e el diezmo de lo que asy sacaren por los dichos puertos del Rauanal e de Santa Maria de Arbas que sea para los mis arrendadores de los puertos de la mar de Castilla; e sy por otros puertos o logares algunos lo sacaren, que pierdan por descaminado todo lo que asy por otro puerto o logar sacare e que sea para los dichos arrendadores de la mar de Castilla.

(14) Otrosy con condiçion que todas las mercadurias que pasaren de los mis Reynos al Reyno de Portogal o del Reyno de Portogal a los mis Reynos, asy por mar commo por rio de agua dulçe o por tierra, espeçialmente los que pasaren por rio de Minno que pasa por Tuy e por Saluatierra e por todos los otros logares e sennorios mios, que pague diezmo a los dichos arrendadores de la dicha renta segund que lo pagan los de los mis Reynos en Portogal, e que por la dicha razon, aun que sea fallado que los de Portogal non saben pagar diezmo e que paguen de lo que han de pagar mas o menos, que por esta razon nin por otra alguna que los dichos mis arrendadores que ayan e lleuen la dicha renta a toda su aventura, poco o muncho, lo que Dios en ella diere.

(15) Otrosy con condiçion que sea guardado el previllegio que tiene (*sic*) los vezinos e moradores de la villa de Bermeo en que non paguen diezmo de pan e vino e mijo e pescados frescos e salados e carnes frescas e saladas e castannas e de otra qual quier fruta verde o seca o de otra legunbre que conpraren o de otra qualquier cosa que sea vianda para comer o para beuer para su mantenimiento de los vezinos e moradores de la dicha villa, segund que mas conplidamente se contiene en el previllegio que sobre esta

razon tienen, faziendo juramento en forma deuida que las dichas cosas que llevan que son para su mantenimiento; e sy despues fuere fallado que alguna cosa vendieron de lo sobre dicho en otra parte, que paguen lo que asy vendieron con el seys tantos.

(16) Otrosy por quanto me fue fecha relaçion que sy de la sal que se descargase en los puertos de la dicha mar de Galizia e Asturias de Oviedo e condado oviesen de pagar diezmo que seria muy gran danno de la tierra e se non podria conplir, por los derechos que han de pagar a los alfolis e otros tributos, por ende mando que toda la sal que se descargare en los dichos puertos de la dicha Galizia e Asturias de Oviedo e condado asy de los mis Reynos e sennorios commo de fuera dellos, que non paguen diezmo alguno saluo al dicho alfoli e los otros tributos que suelen pagar.

(17) Otrosy con condiçion que esta dicha renta sea a toda su aventura de los dichos arrendadores e que por esta cosa que en ella acaesca, nin por aguas, nin por vientos, nin por otro caso fortuyto mayor o menor o ygual destos, no me puedan poner nin pongan los dichos arrendadores ni algunos de ellos descuento alguno.

(18) Otrosy es mi merçed que sean guardadas estas dichas condiçiones a los dichos mis arrendadores en todo segund que en ellas se contiene e que no le sean quebrantadas por que vos los dichos conçejos o algunos de vos digades en alguna dellas no avedes de uso o de costunbre de las guardar, ni por otra razon alguna; pero es mi merçed que estas dichas condiçiones sean publicadas e pregonadas en los logares do son los dichos puertos que corran e se guarden desde el dicho publicamiento e pregon adelant.

(19) Otrosy con condiçion que el arrendador o arrendadores que arrendaren esta dicha renta sean tenudos de contentar de fianças enteramente de todo lo que valiere la dicha renta en cada uno de los dichos seys annos del arrendamiento della en esta manera: en el dicho anno pasado de mill e quatroçientos e çinquenta e un annos que fue el primero anno del dicho arrendamiento, de las dos terçias partes de lo que la dicha renta montare en el dicho primero anno para saneamiento de la dicha renta del dicho anno; e que las de desde el dia que la dicha renta fuere rematada fasta diez dias primeros syguientes, e la otra terçera parte, que la den luego para saneamiento de los maravedis que han de dar de fiança en la dicha renta este presente anno de M iiii^{c} Lii annos que es el segundo anno del arrendamiento della, en manera que las fianças que an de dar en la dicha renta el dicho primero anno que sean otras tantas fianças quantas montare la dicha renta en el dicho anno. E desta guisa sean thenudos de contentar de fianças en cada uno de los otros çinco annos advinideros; en el ano postrimero del arrendamiento de la dicha renta sean tenudos de dar e den las dichas fianças de todo lo que montare la dicha renta el dicho anno postrimero sobre la postrimera parte que oviere dado de fianças el anno de antes para saneamiento del dicho anno postrimero, e estas fianças de los dichos çinco annos que las puedan dar e den a los plazos e en la manera que adelante desto e en la ley syguiente se contiene, e que le sea reçibido en fianças en la dicha renta quales quier maravedis que quales quier personas ayan de aver de mi de terçias e merçedes e raçiones e quitaçiones e dadiuas que no perteneçen a la guerra fasta en contía de la meytad de los mrs. que ovieren a dar por la dicha renta cada uno de los dichos seys annos, asy (*sic:* e sy) de presente los dichos mis arrendadores no pudieran dar las dichas fianças de terçias e merçedes e raçiones e quitaçiones e dadivas e otros mrs. de los suso dichos, que se pueden e deven obligar segund las dichas condiçiones pescudando las dichas fianças de terçias e merçedes e otros mrs. que dichos son dentro en el dicho plazo, que les sean reçibidas para en pago de la dicha renta.

(20) Otrosy que las fianças que ovieren de dar los dichos arrendadores deste dicho

presente anno de mill e quatroçientos e çinquenta e dos annos, que es el segundo anno del arrendamiento de la dicha renta, o en cada uno de los otros quatro annos syguientes, que las den en fin del mes de hebrero de cada uno de los dichos annos de las dichas terçias e merçedes e raçiones e quitaçiones e otros quales quier mrs. en quales quier personas ayan de aver de mi que no pertenescan a la guerra, con saneamiento de bienes de las que se pueden obligar en fiança segund las dichas fianças al dicho plazo que les non pueda ser puesto enbargo en la dicha renta en los dos meses de enero e hebrero de cada un anno, pues ha de contentar de fianças commo dicho es, e non contentando de las dichas fianças en cada un anno al dicho plazo segund dicho es, que le sea toda la dicha renta al almoneda aqui en la mi corte, e lo que se menoscabare del e dela dicha terçia parte de las dichas fianças que oviere dado en la dicha renta para saneamiento della; pero sy antes que la dicha renta se rematare por el dicho torno de almoneda el arrendador o arrendadores en quien estoviere primeramente rematada la dicha renta dixere que quiere contentar de fianças de bienes o de las dichas terçias e merçedes e otros mrs. suso dichos de la guisa e manera ante desto espaçificado e declarado e lo fiziere luego, es mi merçed que le non sea tomada nin quitada la dicha renta. E si acaeçiere que a la sazon el dicho mi arrendador o arrendadores no tovieren complimiento de las fianças que han a dar de las dichas terçias e merçedes en la dicha renta, que dando fianças de bienes commo e segund dicho es, que aya plazo para dar las dichas fianças, terçias e merçedes e otros mrs. suso dichos fasta en fin del mes de abril de cada un anno de los dichos annos, e dandola en el dicho plazo, que le sean reçebidas en cuenta e en pago de la dicha renta, e non las dando que sean tenudos los dichos arrendadores de pagar en dineros contados por los terçios de cada uno de los dichos annos los mrs. que quedaren a dever de la dicha renta allende de las fianças que ovieren dado de las dichas terçias e merçedes e raçiones e quitaçiones e otros mrs. commo e segund dicho es.

(21) Otrosy con condiçion que desde el dia que la dicha renta fuere rematada por los dichos mis contadores mayores o por los sus lugares tenientes, que pueda ser reçebida en ella puja o pujas fasta sesenta dias primeros syguientes e no dende en adelante, e que los mrs. que me ovieren a dar e pagar por la dicha renta el dicho anno pasado e este dicho presente anno e en cada uno de los otros annos advenideros del arrendamiento della, que los paguen por los terçios de cada un anno, e sy non pagaren la primera paga, que les sea puesto enbargo en la segunda fasta que ayan pagado los mrs. que montaron en la dicha primera paga. E asy por esta misma via se faga en cada una de las otras pagas de la dicha renta adelante advenidera fasta que yo sea pagado de todos los mrs. que montare en la dicha renta en cada anno. La qual dicha renta de los diezmos de la mar del dicho Reyno de Galizia e con las dichas quatro sacadas de Oviedo, con los dichos diezmos de las villas de Ribadeo e Navia, syn el diezmo dela dicha villa de Biuero e su tierra e termino e puerto della, e con la dicha escrivania de los dichos diezmos de las dichas villas de Ribadeo e Navia con el recabdamiento della, arrendó de mi por los dichos seys annos que començaron primero dia de enero del dicho anno pasado de mill e quatroçientos e cinquenta e un annos, Diego Rodrigues de Seuilla, vezino de la çibdad de Astorga, por çierta quantia de mrs., por virtud del remate que della le fue fecho con las condiçiones e saluado en este mi quaderno contenidas.

(22) Otrosy con condiçion que sy fuere fallado quel marinero o marineros o mercadores de las naos e otros navios sacaren o consintieren sacar o dieren cabsa para furtar

algund derecho de lo que a la dicha renta perteneçe, que sean tenudos el tal maestro o mercadores o marineros de lo pagar al arrendador desta dicha renta con la pena de la ley deste mi quaderno que fabla en esta razon, syendoles prouado que lo sacaron syn liçençia del dicho arrendador e quel dicho Diego Rodrigues me pidio por merçed que le mandase dar mi carta de quaderno e recudimiento para que le recudiesedes e fiziesedes recudir con la dicha renta del dicho anno pasado de M cuatro^{c} LI annos deste dicho presente anno de la data desta mi carta, que son los dos annos primeros del dicho arrendamiento, desenbargadamente, e por quanto él dio e obligo por ante escrivano de las mis rentas para saneamiento de la dicha renta e recabdamiento della de los dichos seys annos çiertas fianças que yo dél mande tomar e él era tenudo a dar segund las condiçiones del dicho arrendamiento, e fizo e otorgo sobre ello recabdo e obligaçion que está asentado en los mis libros, tovelo por bien; por que vos mando, vista esta mi carta de quaderno o el dicho su traslado sygnado commo dicho es, a todos e cada uno de vos en vuestros lugares e juresdiçiones, que recudades e fagades recudir al dicho Diego Rodrigues de Seuilla mi arrendador e recabdador mayor o al que lo oviere de recabdar por él con todo lo que la dicha renta de los dichos diezmos de los puertos de la mar del dicho Reyno de Galizia e quatro sacadas de Asturias de Oviedo e de las dichas villas de Ribadeo e Navia e su condado syn el diezmo de la dicha villa de Biuero e su tierra e termino e puerto della e de la dicha escrivania de los diezmos de las dichas villas de Ribadeo e Navia han montado e rendido desde primero dia de enero del dicho anno pasado de myll e quatroçientos e çinquenta e un annos fasta aqui e montaren e rindieren de aqui adelante fasta en fin deste dicho anno de la data desta mi carta, con todo bien e conplidamente, en guisa que le non mengüe ende cosa alguna, guardandole e faziendole guardar en esta dicha renta estas dichas mis condiçiones en este dicho mi quaderno contenidas e cada una dellas segund que en ellas e en cada una dellas e en sus traslados sygnados de escrivano publico se contiene; e fazed luego pregonar estas dichas mis condiçiones e cada una dellas por las plaças e mercados desas dichas çibdades e villas e lugares e de cada una dellas.

(23) Otrosy es mi merçed e vos mando que ayades por mi arrendador mayor de la dicha renta de los dichos quatro annos venideros que fincan del arrendamiento della al dicho Diego Rodrigues de Seuilla; pero es mi merçed que le no recudades nin fagades recudir con maravedis ningunos ni otras cosas de lo que montare e recudiere la dicha renta de los dichos quatro annos fasta que primeramente vos muestre mi carta de recudimiento librada de los mis contadores mayores e sellada por mi sello por donde le yo mande recudir con ello en cada uno de los dichos quatro annos; e mando e los dichos fieles que fueren puestos este dicho anno en la dicha renta el dicho anno pasado de M quatro ^{c} LI annos de la data desta mi carta, que dé al dicho Diego Rodrigues de Seuilla mi arrendador e recabdador mayor o al que lo oviere de recabdar por él cuentas con pago por granado o por menudo de todo lo que montare la dicha renta, nonbrando los dichos navios e los maestres dellos e los mercaderes e los pannos e mercadorias e el apreçiamiento dellas e los dias en que fueron cargadas e descargadas sobre juramento que fagan primeramente sobre ello, los christianos sobre la sennal de la cruz + e los santos evangelios e los judios e moros segund su ley, que bien e verdaderamente les daran la dicha cuenta e no encobriran en ella cosa alguna; e que la tal cuenta que gela den en la manera que dicha es, firmada de sus nonbres e sygnada de escrivano publico, del qual dicho Diego Rodrigues o el que lo oviere de recabdar por el ge la demandare fasta terçero dia primero syguiente e que fagan pago al dicho Diego Rodrigues o al que

lo oviere de recabdar por él todo lo que las dichas cuentas montaren fasta seys dias primeros syguientes so pena de mill mrs. que pechen en pena al dicho Diego Rodrigues o al que lo oviere de recabdar por el por cada un dia de quantos dias pasaron de cada uno de los dichos plazos pasados, e despues de dada la dicha cuenta al dicho Diego Rodrigues o al que lo oviere de recabdar por él dixere que no se paga della, o vos requiriere que fagades sobre ello o sobre parte dello pesquisa, mándovos que la fagades e sepades verdad por quantas partes pudieredes qué es lo que enviaron de las tales cuentas, e todo lo que fallaredes por la dicha pesquisa que enbiaron los dichos fieles, costrenildos e apremialdos que lo dén e paguen al dicho Diego Rodrigues o al que lo oviere de recabdar por él con las penas por mi hordenadas contra los fieles que fazen las tales encubiertas bien e conplidament, en guisa que le non mengüe cosa alguna. E otrosy todo lo que fallaredes por la dicha pesquisa que los fielez fizieron de graçia o quita a quales quier personas, que los costringades e apremiedes que lo paguen sinzillo, pues en ello no avian poder para fazer las dichas graçias e quitas. E los unos nin los otros non fagades nin fagan ende al por alguna manera so pena de la mi merçed e de diez mill maravedis e cada uno para la mi camara. E demás por cualquier o quales quier de vos por quien ficaren de lo asy fazer e conplir, mando al ome que vos esta mi carta mostrare o el dicho su traslado sygnado commo dicho es, que vos enplaze que parescades ante mi en la mi corte doquiera que yo sea, los conçejos por vuestros procuradores e uno o dos de los ofiçiales presonalmente con poder çierto de los otros, del dia que vos enplazare fasta quinze dias primeros syguientes so la dicha pena, e cada uno a dezir por qual razon no cunplides mi mandado; e de commo esta mi carta vos fuere mostrada o el dicho su traslado sygnado como dicho es, e los unos e los otros lo cumplieredes, mando so la dicha pena a qual quier escrivano publico que para esto fuere llamado que dé ende el que vos la mostrare testimonio sygnado con su sygno, por que yo sepa en commo se cunple mi mandado. Dada en la villa de Portillo, diez dias de hebrero, anno del nasçimiento de nuestro sennor Ihesu Christo de mill e quatroçientos e çinquenta e dos annos.

59

1454, Marzo 23. Barcelona.

Pedro de Vilela, de Cangas, patrón y propietario de la nave Santa María, *la vende a Ramon Dalmau ça Carrera, mercader de Barcelona, por 160 florines de oro de Aragón.*

AHPB. A. Vilanova, *Escrituras sueltas (1441-1468).*

In Dei nomine. Noverint universi quod ego Petrus de Vilella, patronus navi, vicinus ville de Cangues, Regni Castelle, gratis et ex certa mea parte et omnes heredes et successores meos quoscumque, vendo et ex causa vendicionis concedo vobis Raymundo Dalmacio ça Carrera, mercator civi Barchinone, presenti, et vestris et quibus volueritis, quandam meam navim vocatam Sancta Maria que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, cum arbore, entenis, velis et cum omnibus apparatibus, fornimentis et aliis juribus et apparatibus eiusdem prout et quem ad modum sunt descrita et continua-

ta in quodam inventario papireo per nos vobis tradito. Vendo eciam vobis et vestris patroniam eiusdem navis. Hanc autem vendicionem et ex causa vendicionis concessionem facio ego dictus Petrus de Vilella vobis dicto Raymundo Dalmacio ça Carrera emptori predicto et vestris de predictis sicut melius dici possum et intelligi ad vestrum vestrorumque salvamentum et bonum ecian intellectum. et extraho predictam que vobis vendo de jure, dominio et posse mei et meorum. eademque omnia et singula in vestrum vestrorumque jus, dominium et posse mitto et transfero irrevocabiliter pleno jure ad habendum et tenendum omnique tempore paciffice possidendum et ad omniam vestri vestrorumque voluntatem inde libere faciendam sine contradicione et impedimento mei et meorum et alterique cuiuscumque persone quamquidem. et navim iam vobis tradidi corporaliter et de facto, et nunc stat ad vestrum risicum, periculum et fortunam preterea ex causa huiusmodo vendicione et al.. prout melius de iure valere poterit et tenere do, cedo et mando vobis et vestris et quibus volueritis omnia jura omnesque acciones reales et personales, mixtas, utiles et directas, ordinarias et extra ordinarias et alias quascumque michi competentia et competentes et competere debentia et debentes in predictis que vobis vendo, et contra quascumque personas et in quibuscumque bonis et rebus racione et occasione eorundem. Quibus juribus et accionibus supradictis possitis vos et vestri et quos volueritis uti, agere et experiri, agendo scilicet, respondendo, deffendendo, recipiendo, proponendo et replicando cum omnia alia faciendo in judicio et extra judicium, quecumque et quem ad modum ego facere poteram ante predictam rem vendicionem et jurem et accionem, cessionem et posem nunch et eciam postea quandocumque, ego enim facio et constituo vos et vestris et quos volueritis in hiis dominos et procuratores in rem vestram propriam ad faciendum inde vestre libitum voluntatis pro precio vero predictorum que vobis vendo dedistis et solvistis michi et confiteor me a vobis habuisse et recepisse centum sexaginta florenos auri Aragonum, franchos et quitos ab omnibus missionibus et expensis excepto curriture. Et ideo renunciando excepcioni pecunie non numerate et precii predicti non habiti et non recepti et legi subvenienti deceptis ultra dimidiam justi precii, et excepcioni doli mali et accioni in factum et omni alii juri et excepcioni et consuetudini contra hec repugnantibus, dono et remitto vobis et vestris irrevocabiliter inter vivos. Si quidem predicta que vobis vendo plus modo valent vel ammodo vel ammodi valebunt precio antedicto, insuper convenio et bona fide promitto vobis vel vestris quod predicta que vobis vendo simul cum omnibus melioramentis et augmentis quibus ibi faceritis vos et vestri, faciam vos et vestros et quos volueritis habere, tenere et possidere in sana pace contra omnes personas vos et vestros questionem aliquam facientes, intemptantes, proponentes seu moventes, et quod tenebor vobis et vestris de firma et legale eviccione eorundem et restitucione dominium, missione, damnorum et interesse litis et extra, super quibus missionibus, damnis et interesse credatur vobis et vestris plano et simplici verbo, nullo alio probacionum genere requisito. Et pro hiis complendis et firmiter attendendis, tenendis et observandis, obligo vobis et vestris omnia et singula bona mea mobilia et immobilia ubicumque habita et habenda, et ad majorem cauthelam predictorum juro sponte in animam meam per dominum Deum et eius sancta quatuor Euangelia manibus nostris corporaliter tacta predicta omnia et singula attendere et complere, tenere et observare et in nullo contrastare vel venire aliquo jure, causa vel eciam racione. Hec igitur omnia et singula supradicta facio paciscer et promitto ego dictus Petrus de Vilella vobis dicto Raymundo Dalmacio ça Carrera emptori et vestris, necnon et notario infascripto ut publice persona pro vobis et pro aliis eciam personis omnibus quarum interest et intererit recipienti

et paciscenti ac ecciam legenti et stipulanti predicta autem navis stat, eat, maneat et sit ubique ad vestrum risicum, periculum et fortunam prout dominus Deus eam salvaverit. Actum est hoc Barchinone, vicesima tercia die mensis Marcii, anno a nativitate Domini millesimo quadringentesimo quinquagesimo quarto. Sig+num Petri de Vilella predicti, qui hec laudo, firmo et juro.

Testes huius rei Jacobus Serradelli, mercator, civis, et Petrus Pi, scriptor, habitator Barchinone.

60

1454, Mayo 10. Westminster.

El rey Henry VI al duque de Buckingham, Lord Guardian de los Cinque Ports, sobre la captura por un ballener de Sandwich de un navío zelandés procedente de Betanzos, en el que R. Salvago, genovés, había cargado 85 toneles de vino con destino a Inglaterra, conducido por L. Cattaneo y consignado a J. Lomellini.

P.R.O. *Council & Privy Seal Records*, E28/84.

By the king.

Right trusty and right wellbeloved cousin: we have undrestande by the complent of John Lomelyn, marchant of Jene, didde do lad iiii^{xx}v tonne of wine and an half in the port of Betance in Gales, within the lande of Spayne, in a ship of Zellande whereof is master Albert Dirikson to be delivered in England to the said John, and therewith sent ove Leonard Catayn of Jene in the same ship, the which come into the dominies and there lay et anker for winde to come in to Caemse, and there John Cole and John Bailly, masters of ii balingers that were of Sandwich, the xi day of aprill last passed with theyre balingers toke the said ship and godes and had it into Sandwich and there unladed the said wyne and put the said Leonard in duress of prison ayenst the peax and liege made bitwix us and the Januaies; wherefore we will and pray you and also charge you that ye do put undre arreste as wel ye said John Cole and John Bailly as theire balinger and specialy the said gods and merchandises beyng within oure towne of Sandwiche to be kept suerly to the intent that due restitucion may be made acording to the said liege, and reson certifient us and our Counseil of that it shall by your done in the bihalf yenen, etc. At Westminster, the x day of May the yere xxxiith. = o = To etc. the duc of Bukingham, Warden of the V Ports.

61

1456, Julio 4. Lisboa.

Capítulos de Cortes de los Concejos de Viana, Vilanova da Cerveira, Valença y Caminha, en que suplican al rey se les restablezca la autorización para armar un navío en el Miño

junto con las villas gallegas ribereñas, y enviarlo a Aragón y Flandes, según tenían por uso y costumbre.

ATT. Chanc. D. Afonso V, I. 36, f. 197, publ. en DESCOBRIMENTOS, I, Sup. p. 574.

Senhor, em cada hũu anno se carrega No rrio de mjnho pera frandes e pera aragam hũu nauyo e aly se aJuntauam as mercadarijas de todo Riba de mijnho comprando os mercadores da comarca a mayor parte das mercadarijas asy as de hũũa parte como da outra de galiza e as traziam a esta parte e as carregauan no dicto naujo e despois que eram carregadas as dauam em rrooll ao almuxarife e asy dadas fazia moujmento pera meyo Rio e ali tomaua as outras mercadarijas que algũus galegos que as querjam carregar e seguia sua uiagem e ase (*sic*) custumou de sempre atee ora auera dous annos que goncalo afonso voso contador mandou que nehũu naujo deste Reignno nom frretase no dicto Rio nem em galyza algũũa mercadarija leuase nelle nem trouxee em o que Recebemos grande agrauo e vosas Rendas e dizjma no rende nada. praza a uosa alteza mandar husar como se atee quy husou.— A esto Respondemos que se tall cousa faz façam sobre ello Requerijmento e tragam este com Reposta.

62

1456, Julio 5. Westminster.

Salvoconducto para la nave Marie de Carence (sic), *de 50 toneles, propiedad de Fernán Pérez de Andrade, y para 4 mercaderes, 30 marineros y 2 pajes que harán viajes comerciales a Inglaterra. A petición del duque de Somerset.*

P.R.O. *Treaty Rolls*, C76/138, m. 10.

Rex per litteras suas patentes, pro uno anno duracionis, de gratia sua speciali & ad humilem supplicacionem carissimi consanguinei sui Henrici Ducis Somerset, suscepit in saluum et securum conductum suum ac in proteccionem, tuicionem & defensionem suas speciales quandam navem de Ispania vocatam La Marie de Carence, portagii quinquaginta doliorum vel infra, spectantem Fernando Pierre d'Andrade, milite de Ispania, unde est magister Johannes Vese, bonis & mercandisis quibuscumque onustam seu carcatam in regnum Regis Anglie aut alia iurisdictiones & territoria sua quecumque, una cum quatuor mercatoribus vel infra, necnon triginta marinariis & duobus pagettis vel infra, necnon rebus & harnesiis suis licitis quibuscumque coniunctum vel divisum, tam per terram quam per marem & aquam, equestre vel pedestre, tociens quociens eis seu eorum alicui placuerunt duranti presente saluo conductu Regis, veniendo ibidem, morando, nocte dieque perhendinando & prestolando ac bona & mercandisas huiusmodo vendendo, navemque predictam cum aliis bonis & mercandisis recarcando & cum eisdem ac magistri, marinariis & pagettis predictis necnon rebus & harnesiis suis predictis extra regnum, territoria & iurisdicciones Regis predicta libere & absque perturbacione, molestacione seu impedimento aliquo redeundo, aliqua marqua, contramarqua siue reprisaria aut aliqua alia re, causa vel materia quacumque non obstante,

proviso semper quod Rege de custumis, subsidiis & aliis deueriis Regis pro bonis & mercandisis predictis debitis fideliter respondeatur, et quod iidem mercatores, magister & marinarii ac pagetti predicti & eorum quilibet se bene & honeste erga Regem & populum suum habeant & gerant absque aliquo quod in Regis seu populi sui predicti preiudicium siue dampnum cedere valeat faciendo vel attemptando quod quis ipsi nullum castrorum, fortaliciarum seu villarum Regis firmatarum absque eo quod ipsi dictas litteras Regis de saluo conductu capitaneis, maioribus siue gubernatoribus eorundem primitus demonstretur ingrediatur quouis modo, prouiso eciam quod, si contingat aliquem predictorum mercatorum, magistri, marineariorum & pagettorum dictum saluum conductum Regis infringere non uult tamen aliis predictum saluum conductum Regis minime infringentibus aliquos predictum siue dampnum generari, set illi vel illis sic infringenti vel infringentibus, et quod nullum frumentum vigore presentis salui conductus Regis ad aliquem locum regni Regis predicti adducatur seu carietur quouis modo. C. Rex apud Westmonasterium quinto die Julii.

Per ipsum Regem.

63

1456, Agosto 22. La Coruña.

El concejo de La Coruña concede al de Bristol cartas de seguro y salvoconducto para comerciar con dos navíos de cada parte, en virtud del privilegio de Enrique IV de Castilla de 3/7/1455 —que se inserta— por el que, a pesar de las restricciones existentes, concede a La Coruña estas dos licencias para que la ciudad pueda reponerse de las pérdidas sufridas por su flota a causa de un temporal.

AHM. Coruña. *Privilegios*, IV/39.

Noverint universi presentem publicum instrumentum inspecturi quod nos, Concilium ciuitatis de Crunia, de dominatione et discretu domini nostri Regis Castelle et Legionis, sedendo congregati et vocati per campane pulsacionem, ut moris est, in ecclesia beati Jacobi dicte ciuitatis, cum Gundisaluo Fernandi Longo, pretore et judice ordinario in dicta ciuitate pro dicto domino nostro Rege, et cum domino Gomecio Petri de Marinis, milite, asistenti et Rectore dicte ciuitatis, et Alfon de Pinero et Payo Gomes et Belasco de Frojomill et Laurencio Montouto, ecciam rectoribus dicte ciuitatis, et cum Garsia de Feruenças et Dominico Caton, nostris et dicti Concillii procuratoribus generalibus, ac alliis multis honoratis et discretis viris conuicinis nostris, perhabito nostro consilio et sollempni tractatu et diligenti deliberacione de et super rebus et causis infrascriptis, considerando et videndo quod infra scripta vergunt in servicium prelibati domini nostri Regis et in publicam utilitatem dicte civitatis et habitancium in eadem, et consequendo et servando formam et tenorem quorundam literarum potestatis et licencia et auctoritatis nobis a dicto domino nostro Rege concessarum ad omnia et singula infra scripta, quarumquidem literarum de yspanico vulgagio translatarum in latinum tenor sequitur et est talis:

Henricus Dei gratia rex Castelle et Legionis, ad faciendum bonum et mercedem concillio et hominibus bonis civitatis de Crunia et respiciendo grandia dampna et mala et jacturas et mortes hominum que dicta civitas recepit isto anno presenti propter fracturam nauium dicte civitatis que fracte fuerunt in portu ipsius cum magna fortuna maris, et ut habitatores dicte ciuitatis reperentur et non perdantur nec vadant vivere extra illam, teneo pro bono et est merces mea et voluntas quod dictum concilium et pretores et rectores et jurati possint dare et dent suas literas securitatis et de salvo conducto sigilatas sigillo dicte civitatis duabus navibus de regno Anglie per illos nominandas quod possint venire et veniant cum omnibus suis mercanciis ad dicta regna Anglie, solvendo sua jura consueta, pro quibus et singulis do et concedo eis licenciam, potestatem, facultatem et mandatum, et quod talis securitas et salvi conductus valeat et servetur per omnes meos subdictos et naturales et per allias quascumque personas, et quod non vadant nec transgrediantur contra ipsum sub illis penis quibus incurrunt violantes et non servantes securitatem et salvum conductum positum per suum regem et dominum naturalem. De civitate Cordubensi, tertia die julii, Anno Domini millesimo quadringentesimo quinquagesimo quinto. Ego Rex. Ego doctor Fernandus Didaci de Toledo, audictor et referendarius Regis et eius secretarius, hanc literam feci scribi de eius mandato.

Idcirquo, virtute predictarum literarum potestatis, licencie et auctoritatis dicti domini nostri Regis, concedimus et recognoscimus quod securamus et damus nostram securitatem et salvum conductum vobis Johanni Chepart, mayore de Brestol, et Johanni Pulra et Ricardo Peri et Johanni Ardini et Georgio Philip et Johanni Melgirym et Johanni Oart et Ricardo Baquere et Guylelmo Lelyni, mercatoribus de regno Anglie, et omnibus vestris consortibus, factoribus et familiaribus et crientulis (*sic*) que vobiscum vel vestro nomine vel alicuius vestrum venerint et quod libere et secure possitis portare in navi vocata Marieta de Brestol et in altera navi Cristofori de Brestol, que sunt de dicto regno Anglie, ecciam in navi vocata Sancta Maria et in altera navi vocata (*espacio en blanco*) que sunt istius ciuitatis Crunie, omnes et quascumque mercancias de pannis et alliis quibuscumque rebus que vobis placuerint de dicto regno Anglie ad istam ciuitatem Cruniensem et ad eius portum, et quod possitis ibidem libere et secure predictas mercancias discarricare et deponere de predictis navibus in dicta civitate et eas vel parte illarum vendere et tractare et cambiare et facere de illis ad vestrum libitum voluntatis in dicta civitate et eius districtu et terminis per vos et per factores vestros vel per quoslibet vestrum. Item quod possitis in ista dicta civitate Cruniense allias quascumque mercancias emere et cambiare et tractare et illas ponderare, reponere et reportare in prefactis navibus desuper nominatis et in quaslibet illarum, ita tamen quod non extrahatis de ista dicta civitate arma vel allias res vetitas per dictum dominum nostrum Regem sine eius licencia et mandato speciali. Item quod solvatis dicto domino nostro Rege vel receptoribus suis jura regalis consueta suorum redditum vel pro eis illud partium, in quo racionem illorum jurum concordaveritis cum receptoribus supradictis. Et promittimus et concedimus pro nobis et pro omnibus vicinis nostris et pro omnibus subdictis et naturalibus regnorum et dominationum dicti domini nostri Regis Castelle et Legionis et virtute predictarum suarum literarum superius insertarum, quod in ista dicta civitate et in portu et abris et districtu eius veniendo vos directe ad portum istius

civitatis vel recedendo de eo ad allias partes vel extra illum veniendo, estando et redeundo donec revertamini ad dictum regnum Anglie, ita quod nos nec aliquis nostrum vel aliquis de predictis subditis et naturalibus dicti domini nostri Regis non vos occidamus nec percuciemus nec vituperemus, nec vos occidant, percuciant vel vituperent, nec mandavimus vel consenciemus vos vel aliquem vestrum occidi, percuti, nec vituperari, nec capiemos vel consenciemus vobis capi nec impedire vel sequestrare vestras mercancias vel allia quacumque bona vestra ob aliqua causa vel racione preteritas, presentes vel futuras, licet dicatur quod estis vos et prefacte naves et mercancias quas nobiscum detuleritis et retuleritis de regno et dominacione inimicorum domini nostri Regis, non obstantibus quibuscumque represaliarum literis a dicto domino nostro Rege emanatis et concesis et tempore dicti salvi conductus durante in futuris concedendis quibuscumque personis nec non guerris, dampnis, violenciis, predis, capcionibus inter dictum dominum nostrum Regem et subdictos et naturales suos et quoscumque Anglicos et eorum naturales ab averso exortis et preconizatos. Item securamus et damus et concedimus dictam securitatem et salvum conductum modo et forma supradictis dictis duabus navibus de dicto regno Anglie et aliis duabus navibus istius civitatis desuper nominatis et civibus eorum in quibus sicut permittitur portaveritis et reportaveritis dictas mercancias et bona vestra et omnibus magistris, mercatoribus, marinariis, carbis et servitoribus et familiaribus vestris venientibus vel redeuntibus vel ambulantibus in dictis navibus vel in eorum altera et cum suis armis necesariis ad se defendi de inimicis suis, ita tamen ut non sit grosa arthellaria ultra sibi necessaria pro corporibus vestris et suis defendendi et bonis, et quod vos et prefacte gentis nullum malum vel dampnum faciant in regnis et dominacionibus dicti domini nostri Regis nec subditis et naturalibus suis, et hanc securitatem et salvum conductum damus et concedimus, ut dictum est, a die et tempore date presentium usque ad tres annos integros inmediate sequentes et insuper durante dicto tempore termini de licencia et mandato dicti domini nostri Regis et vigore literarum suarum predictarum quo ad vos omnes supradictos et naves et mercancias supradictas cessamus et cessabimus a guerra que est inter prefatos dominos Reges Castelle et Anglie et suos subditos et naturales donec de toto labuntur ac conueniunt. Que omnia et singula et quamlibet eius partem promittimus et concedimus servare et adimplere inviolabiliter, mandantes ex parte dicti domini nostri Regis et vigore prefatarum literarum suarum omnibus et singulis naturalibus et subditis suis, ubilicet constitutis, cuiuscumque status, gradus, dignitatis, officii, condicionis existant, quod servent firmiter et adimpleant istam nostram securitatem et salvum conductum per nos sic datum et concessum de eius mandato, licencia et actoritate ut prefertur quemadmodum superius est expresse declaratum, cessantibus omni dolo, fraude et malicia contraria vero facientes in totam vel in partem quod ad sic volumus et concedimus, mandamus quod ipso facto incurramus et incurrant et cadant in omnibus et singulis penis in quibus incurrunt et incidunt violantes, frangentes et non servantes seguritatem, treugam et salvum conductum positam et preconizatum per suum Regem et dominum naturalem vel de eius mandato. De quibus omnibus et singulis hanc literam sive hoc presens publicum instrumentum ex inde fieri mandavimus et concessimus sigillo dicti nostri concillii munitum ac infrascripti notarii signo signatum, datis et actis et concessis in civitate Crunie, sedendo in concillio dicte civitatis, vicesima segunda augusti, anno a nativitate Domino millesimo quadringentesimo quinquagesimo sexto (*Rúbricas*).

Presentibus ibidem discretis viris Petro Belasci de Ponte et Didaco Alfon de Ponte, mercatoribus, ac Gundisalvo Fernandi de Grela et Alfonso Pedreiro, scribis et publicis

tabelionibus in prefata civitate commorantibus et testibus ad premissa vocatis specialiter et rogatis.

Et ego Fernandus Alfonsi de Mayanca, scriptor et notarius publicus illustrissimi nostri Regis Castelle in civitate Crunie et in omnibus regnis suis, et notarius factorum huius concilii huius civitatis Crunie, de consensu et peticione supradictorum que in presencia mea et testimonias suprascriptarum hunc publicum instrumentum concederunt etc., feci scribi et posui hic sinum meum consuetum in testimonio veritatis (*Signum*).

64

1456, Noviembre 18. La Coruña.

John Bartalot, patrón de la nave Julyan *de Darmouth, apresada por unos bretones dentro del puerto de La Coruña cuando estaba allí con peregrinos, acusa recibo al Almirantazgo de Bretaña de la devolución de la misma y de los efectos que había a bordo, conseguida gracias a las reclamaciones del concejo de La Coruña al Duque y al Almirante de Bretaña.*

ADLA, *Amirauté de Bretagne*, E202/6.

Nouerint uniuersi presentis publici instrumenti quitaciones serien inspecturi quod ego Johannes Bartalote, magister nauis uocate Juliana de Dermundia de dominio et districtu Regni Anglie, que nunc est in portu maris huius ciuitatis Crunie, et ego Filippus, vicarius et clericus, dominus dicte nauis, ea racione quod dicta nauis Juliana, quadam nocte mensis Julii presentis anni, per quosdam britones de dominio et districtu virtuossissimi domini ducis Britanie, estando et permanendo dicta nauis salua et secura per priuilegia et bulas apostolicas sanctorum patruum Romanorum et per priuilegia illustrissimi ac potentissimi Regis Castelle et Leonis et suorum predecessorum concessa ecclesie Beati Jacobi et omnibus eius peregrinis, et per reuerendum dominum Rodericum de Luna Archiepiscopum Sancte Ecclesie et Archiepiscopatus Sancti Jacobi in cuiusquidam peregrinacionem dicta nauis cum quibusdam peregrinis anglicis uenit ad portum huius ciuitatis illo tempore quo fuit cabta. Et quod ipse virtuossissimus ac potentissimus dux et potentissimus almirandus Britanie utendo de clemencia et virtute et administrando justiciam ad querelam et denunciacionem concilii, pretorum, rectorum ac procuratorum huius ciuitatis Crunie et honorabilis militis dicti Gomecii Petri de las Marinas, asistentis huius ciuitatis pro ilustrissimo et potentissimo domino Rege Castele, fecerunt refacui dictam nauem in dicto portu maris huius ciuitatis Crunie ubi fuit depredata cum aliquibus rebus de illis que in dicta naui et cum illa fuerunt capte seu depredate. Ideo nos per presentes litteras pro nobis et nomine omnium peregrinorum et peregrinarum in dicta naui venientium eo tempore quod fuit cabta, et pro omnibus naptis et marinariis dicte nauis pro quibus facimus et nos obligamus et bona nostra, concedimus et conoscimus quod sumus reintegrati realiter et cum efectu in dominio et possessione dicte nauis et omnium rerum et aparamentorum que in ea nobis fuerint reintegrate per Arnaum Xabote, escutiferum potentissimi domini almerandi, et Johannem Jacquem, mercatorem uicinum de Nante, ex preceptu illustrissimi ducis et potentissimi almerandi,

coram Fernando Alfonso de Mayanca, pretore ordinario huius ciuitatis illustrissimi apotentissimi (*sic*) Regis Castelle et in presencia scriptoris ac notarii publici et testium infrascriptorum. Quequidem res quas sic cum dicta naui in pressentia dicti pretoris et tabelionis recepimus, sunt iste que secuntur, conuenit cire (*sic*): Dictam nauem cum suo maste et briga et belas, et duo funicula et duas ancoras cum quibus erat dicta nauis custodicta in dicto portu, et alia duo funicula que fuerant cisa (*sic*) quando dicta nauis fuit depredata, et batellum et funicula et fusilla et tres caldiras et unum cacabum et unam sartaneam et unum destralo. = Item quedam media pipa farine abearum et unam rondanam carnium et unam pipam farini tritici. = Item unum tecacium cum tribus almofadis et cum quinque sindonibus. = Item aliut tecacium et in illo quedam mantam de branqueta et unam sargam claram et alterorum partem branquete vetere et quodam sargum viridem duplicatum de pardillo et aliam mantam de branqueta. = Item aliud tecacium et in eo quodam balandragum ominis de frisa medium de pardillo et medium de viride et quatuor almofadas et quinque sindones et tres mantas de branqueta et quedam manta vetusta de coloribus. = Item aliut tecacium plenum farine abearum. = Item aliut tecacium et in illo quendam bingelete seu terratrum. = Item aliud tecacium et in illo quatuor mantas de branqueta et quinque sindones et unum sacum et septem pitalfos et tres quartinos estaney et septem escutelas et quinque salsoneas estaney. = Item aliut tecacium et in illo quendam mantum rubeum dupratum de branqueta et tres sindones et duas almofadas et quendam sacum minumum. = Item aliud tecacium et in illo una sargia clara et quinque sindones. = Item aliud tecacium et in illo duo capucia mulierum, unum violete et alterum sinechia et quatuor sindones et quinque mantas de branqueta. = Item aliud tecacium et in illo duas mapas et unum anolabodium hominis et quinque sindones et quendam mantam de passarinis et unam sargia minima albas et quodam balandragium de frisa gris. = Item aliud tecacium et in illo unum puluinar vetus et una almofada vetusta, una corneta et una calcea et una manta de branqueta. = Item aliut tecacium et in illo duas sindones et duas calcias de pano gris et unum birretum vetus et duas mantas de branqueta et aliam de gris. = Item aliud tecacium et in illo duas mantas de branqueta e tres sindones et tres almofadas et alia manta coloris gris et unum capucium mulieris coloris violete et quodam sargium mulieris coloris gris et aliud balandragium hominis coloris gris. = Item aliud tecacium et in illo quinque mantas et dimidiam de branqueta et alias duas meliores et aliam mantam de sarga, hunum capucium de frisa et quinque sindones et unam mantam de frissa viride et alium balandragium viride dupplicatum de blanqueta et duas caligas de branqueta et duos discos estaney et una falengam de Ybernia et un puluinar. = Item aliud tecacium et in illo quodam mantum viride et unum gibonem de branqueta et quadam tunica mulieris et quadam manta velosa et quadam manta clara et quadam capa nigra et quadam tunica virida et tres mantas de branqueta. = Item aliud tecacium et in illo duos catinos de istaneo et unum balandragium de frisa gris et quadam falenga de frisa gris et unum pugionem. = Item aliud tecacium et in illo tres sindones et quadam sarga virida et quadam tunica frise grisse et tres mantas de branqueta et quadam tunica viridis duplicata de branqueta. = Item aliud tecacium et in illo quadam falenda de frisa viride et tres mantas de branqueta. = Item magis quodam balandragium violetem et unum pugionem et quodam capucium de frisa azur et quedam manta de Bernia. = Item unum almadraquen et unam cocerem plume et quandam manta rubea et unum sacum de borra et unum panum album et duas agullas de julgar. = Item unum texidum brade cum omdecim pricos argenti et fivola et cabda argenti. = Item aliud tecidum nigrum

cum seys pricos et cabda et fiuila argenti deaurati. = Item ondecim cloquearia (*sic*) argenti que ponderant unum marcum et tres gorsos (*sic*). = Item quodam isquilom de milaz (?). = Item quodam librum Iuris ciuilis coopertum de cuti albo cum duabus clausuras de laton et alterum librum scriptum de littera anglica. = Item quedam super copam que non potuit haberi et quatuor francos numeracione viginte et quatuor tarjas pro quolibet franco. = Item tres anulos argenti. = Item quedam conteiro de azibeches cun tribus rosis argenti deaurati et cum quatuor abenalis argenti deauratis et cum IIII^{or} abenalis argenti deaurati. = Item quinque tarjas pro una virga branquete. = Item unam taçam argenti que ponderat unum marcum et unum grosum.

De quaquidem naui et aparamentis et pecunis et auro et argentes et rupis et techaciis et vitualiis et rebus supradictis et declaratis, nos jam dicti Johannes Bartalote magister dicte nauis et Filipus Vicarius dominus dicte navis pro nobis et omnibus peregrinis et nautis venietibus in dicta naui, nos damus et conocimus pro reintegrati et satisfacti ad liberam voluntatem nostram quod hec omnia supra dicta in potestate nostra recepimus realiter et cum efectu in presenciam notarii et testium infrascriptorum, et damus et concedimus pro liberis et quitis et liberamus et quitamus in quantum atinet ad jam dictam nauem et aparamenta et res supra dictas de quibus sic sumus reintegrati et satisfacti potentissimo domino duci et virtuossissimo almirando Britanie et Arnao Xabot eius factori nomine eius et omnibus subdictis et naturalibus dominii et jurisdiccionis Britanie et omnibus illis qui depredati fuerunt dictam nauem et cuilibet eorum.

Quamquidem quitacionem et cognicionem quitacionis facimus cum protestacione quod sempre nobis et cuilibet nostrum et peregrinis et nautis venientibus in dicta naui quando sic per dictos britones fuit racta (*sic*) ius nostrum et cuislibet eorum maneat saluum et ilesum ad habendum et recuperandum et repetendum ab omnis potentissimo duci et virtuossissimo almirando, ab omnibus suis subdictis et naturalibus et ab illis qui depredati fuerunt dictam nauem omnes abitas res que sic defecerunt et deficiunt que nobis non fuerunt reintegrate vel earum istimacionem secundum quod per nos per nostrum sollepnem juramentum est declaratum. Et per presentem, in quantum atinet ad dictam nauem et aparamenta et res quas hic sic recepimus, nos pro nobis et nomine omnium peregrinorum et nauigantium dicte nauis, nos dimittimus et quitamus de omnibus actis et requisitionibus et testimoniis et protestacionibus quas in ista jam dicta ciuitate et coram reuerendissimo Archiepiscopo Compostellano fecimus uel habeamus factos, et cognoscimus et promittimus quod in quantum atinet ad ipsam nauem et omnes illas res quas sic recepimus, quod non utamur illis requissicionibus seu prouisionibus aliquibus que super illis nobis sinte (*sic*) concesse nunc vel in tempore aliquo per nos vel per allios nomine nostro. Et per presentem petimus et rogamus concilium, pretores et rectores huius ciuitatis Crunie et quemlibet ipsorum, quod eleuentur et nullos declarentur et dentur omnes et quaslibet restaciones et secrestaciones que ista racione facte fuerunt in quibuscumque mercanciis et mercatoribus et personis dicti dominii jurisdiccionis Britanie, tali modo quo libere ipsi mercatori Britanie posint suis mercanciis et rebus et personis uti. In firmitate et robore cuius, concedimus inde hunc publicum instrumentum quitacionis et solucionis coram notarium publicum et testes infrascriptos, quod fuit factum et concessum in dicta ciuitate Crunie, decima octaua die mensis Nouembris, anno natiuitatis Domini nostri Ihesu Christi millessimo quadringentessimo quinquagessimo sesto. Testes qui fuerunt presentes pro hec especialiter vocati et rogati, et qui viderunt omnia supra dicta, Johannes de Melite et Berart Clericus, et Gomecius Patino, bachallarius, et Rodericus de Mayanca et Johannes Francigina et

Jacobus Bulseiro et Hongerre Frances, conuicini dicte ciuitatis Crunie, et quamplures allii.

Et ego Ferrandus Solla, scriptor et notarius publicus domini nostri Regis Castele et Leonis ne (*sic*) curia sua et in omnibus suys Regnis et dominacionibus, et notarius publicus dicte ciuitatis Crunie, ad hec omnia supra dicta presens fui in vne ad dictis testibus (*sic*) et ad petiçionem supradictis et Iohannis Bartolote, magister, et Philipi Vicarii, dominus dicte navis, hoc feçi et scripsi et ydeo hoc meum sinoo consuetum feçi in testimonio veritatis (*Signum:* Ferrandus Solla).

65

1457, Agosto 9. Génova.

Filippo di Bozollo, mercader genovés, fleta la nao Santiago, *de Afonso Fernandes de Mourelos, de La Coruña, para ir a buscar trigo a Sicilia, regresando a Génova o a Savona según la situación bélica lo aconseje.*

ASG. Not. Oberto Foglietta Jr., 5/300. (Está adjunto a esta escritura, pero es una *apodisia*, confeccionada de mano de un particular).

Ihesus. Mccclvii die novem Augusti, in Janua.

In Christi nomine. Sia manifesto ad ogni persona como Alfonso Ferrandes di Morelos dicto Galego, patrone de una sua nave, la qual se trova a lo presente in lo porto di Genova, la qual si piama Sancto Jacoboo, portata de mina V^{m} in circa, di una banda, e Filipo di Bozollo da una altra banda, sono pervegnuti ad infrascripti pati e promixione, sobre modi e forma infrascripte, zoè, che dicto Alfonso, patrone, promete di partirse di lo presente porto di Genova como sia bon tempo con la dicta sua nave bona in ordine e stagna e aparegiata e furnita de homini e ogni altra cossa necesaria a comprir lo presente viagio, e con dicta nave navigare a le parte di Trapena, et in quello luogo stare et aspectari jorni viginti corenti. E poi andare con dicta sua nave a uno o doi carigatori di Scicilia, sia dentro sia di fori, dove cometeranno Tomaxino e Nicolozo Spinula o altri per elli, e in quelli luogi aspectare jorni octo utilli, soè, jorni IIII^{or} per carigatore, e manchando in l'uno suplisa in l'altro, e in quelli logi leuare tuta la roba e mercantia che li dicti Tomaxino e Nichirozo ge vorano dare al nome de dicto Filipo, in fine a la soma de iiii/vii o tuta la portata di dicta sua nave. E carigate avera la nave, di vegnire con dicta sua nave e caricho a le parte de Genova e di tochare di venuta di Scicilia in Saona in sua eleptione a dicto patrone, parendo a lui che el tochare sia più seguro, e in quello luogo aver parlamento con messer Christoforo de la Cronara, lo qualle ge dira quello auera a fare, sia de discarigare in Saona, sia di vegnire a Genua, e se se elegara dicto messer Christoforo parte de dicto caricho, sia obligato dicto patrone di discarigare quella parte che dira dicto messer Christoforo infra jorni trei instrata la nave a Saona, infra lo qual tempo debia spachiare lo patrone de quello vorra dischare (*sic*), e con lo resto con dicta sua nave di vegnire a Genua a discarigare lo resto di lo caricho spectante a lo dicto Filipo di dicta sua nave, e, discarigato averà la nave, di farge suo integro pagamento infra jorni trei di soi noliti, sensa nissuna exceptione,

prometendo sempre dicto patrone di deffendere e guardare bene et lealmenti la roba e la mercadoria di lo mercante, cossi como se convene a cada leal patrone, e da l'altra banda lo dicto Filipo aceptando le cosse supradicte, promete di pagare a lo dicto patrone, la roba discarigata in terra a saluamento, £ mille quatuorcento septanta di moneta corrente per la compoxicione con esso facta di sua nave naulizata a scarso e a nome de scarso per li dicti quatuor septeni di sopra. In li quali doi loghi di sopra di carigatori bisognando de stare più de dicto jorni octo utilli, sia obligato dicto Filipo di pagare ogni jorno ducati dexe seu d./ X per speze, dampni e interesse a lo dicto patrone. E se per l'aventura fosse deveto per deffecto de la maistà de re Aragone di non poder avenire trata di grani, corre in pena dicto Filipo a dicto patrone di pagare ducati trescenti seu d./ CCC pro dampni e interesse al dito patrone, de camera.

Li qualli ducati trescenti el dicto Filipo é obligato di pagarli avanti che la nave se parta de Jenua e contarli in li sui noliti venendo la nave e salvamento a Genua, che cossì prasa a Dio.

Item si é obligato lo dicto patrone di conduere la mercadoria di lo dicto Filipo in andata, censa nolito alcuno, infra di lo quale termine de supra de jorni XX chi é obligato dicto patrono de stare con dicta sua nave in Trapena, compito avera dicto termino lo dicto patrone debia mandare uno meso proprio in Palermo a le speze de dicto Filipo a dicti Tomaxino e Nicherozo, a notificarli e protestarli che stagando più de li jorni XX in Trapena ge debia dare per saschaduno jorno ducati decem sive d./ X per jorni converti e non ultra, stando sen partir. Le quale cosse supradicte promete dicto Filipo e patrone, e juranno di servare, salvo Dei, maris et gentes impedimento, a bona fede le cosse supradicte, soto pene infrascripta, zoè lo patrone soto pena de ducati trescento aplicati a lo dicto Filipo, e lo dicto Filipo de pagar de vazio.

Item promete dicto patrone de conduere al dicto Filipo salma XII di grani censa nolito alcuno per municione de sua caza; per maior cautella di le cosse supradicte se sotoscriverano li dicti Filipo et patrone di mano lur propria.

66

1461, Noviembre 23. Barcelona.

Bernat Bonet, mercader de Barcelona, concede poder a Johan y Fernán Rodeiro, mercaderes gallegos, para que cobren 200 florines de oro que desde 1448 le deben Pero Vidal, patrón de Pontevedra, Johan Palos y otros de Pontevedra y Morrazo.

AHPB. B. Masons Minor. *Quart. man. c.c. & aliorum*, f. 4 v.

Bernardus Bonet, mercator civis Barchne., ex certa scientia constituo procuratores meos vos venerabilem Johannem Rodero, mercatorem, ciuem ciuitatis Sancti Jacobi de Gallicia, et Ferdinandum Rodero, mercatorem, habitatorem ville de Ponteuedra in partibus Gallicie Regni Castelle, licet absentes, et utrumque vestrum in solidum etc., videlicet ad petendum etc. etc. etc. et habendum pro me et nomine meo a Petro Vitalis ville de Ponteuedre, olim domino et patrono cuiusdam nauis unius themoni et duarum cohopertarum, ab Alfonso Garcia d'Ardan, vicino de Morrasso, a Johanne Palos, vici-

no Sancti Martini de les Groues, et a Jacobo Martino, vicino dicte ville de Ponteuedra, mercatoribus et parsoneriis dicte nauis, illos dusentos florenos auri Aragonie valentes centum triginta libras Barchne., quos michi confessi fuerunt debere pro resta cuiusdam cambii, prout hec et alia largissime videri possint in instrumento ipsius debitorii receptus pro discreto Cipriani Buadella, auctoritate regia notarius publicus Barchne., die VII^a^ mensis Marcii anni natiuitatis Domini M^i^ CCCC^i^ XXXX^i^ octaui, quam eciam omnes et singulas pecunie quantitates, res, merces et alia quamuis bona et jura que michi debentur etc., destinentur etc., per quasuis uniuersitates etc. tam racione mutui etc. justiciam etc. componendum etc., compromittendum etc., compota audiendum etc., apocas etc. justiciam compromissi etc. Item eciam mercandum etc. et ad littes large cum posse substituendum ad omniam etc. et demum etc. Promittens etc.

Ts. venerabilis Stephanus Bonet, mercator, discretus Johannes Palau notarius, ciues, et Johannes Clapers, scriptor, habitator Barchne.

67

1462, Marzo 28. Barcelona.

Johan Crú, vecino de Pontevedra y patrón de la nave Santa Maria, *la fleta a Esteve Bonet, mercader de Barcelona, y a varios mercaderes de Pontevedra, Bayona y Tuy, para llevar vino de Murviedro a La Coruña, y, eventualmente, a Bretaña.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quart. man. c.c. & al.*, f. 55 v.-56.

Capitula facta et firmata per et inter Johannem Cruu, mercatorem, habitatorem ville de Ponteuedre Regni Castelle, dominum et patronum cuiusdam nauis unius themoni et duarum cohopertarum vocate Sancta Maria que nunc est in plagia maris Barchne. anchoris affixa ex una parte, et venerabilem Stephanum Bonet, mercatorem, ciuem Barchne., Gomes Correa, mercatorem vissinum de Tuix dicti Regni Castelle, Ferdinandum Periz, mercatorem de Bayona, Johannem Varrella, Alfonsum Garcia, Alfonsum Massias et Rodericum Llandera, mercatores et habitatores ville de Ponteuedra ex parte altera, de et super nauleamento per dictum Johannem Cruu facto prenominatis de dicta sua naui pro viatico inferius specificato, quorumquidem capitulorum talis es tenor:

En nom de Deu sia e de la gloriosa verge madona sancta Maria que y donem bon guany, viatge, enteressa e saluament, amen. Capitols fets e concordats entre lo honrat en Johan Cruu, mercader habitador de la vila de Ponteuedre del Regne de Castella, senyor e patró de una nau de un timó e dues cubertes apellada Sancta Maria, la qual ara es en la plaia de la mar de Barchna, ab anchores surta de una part, e los honrats 'n Asteue Bonet, mercader ciutadà de Barchna, Gomes Correa, mercader visino de Tujz del dit Regne de Castella, Ferran Peris mercader de Bayona del dit Regne de Castella, Gonsal de Bayona, Johan Varella, Alfonso Garcia, Alfonso Massias e Rodrigo Llandera, mercaders habitadors de la dita vila de Ponteuedre de la part altra, sobre lo nolieiament que lo dit patró fa als dessus nomenats de la dita sua nau per lo viatge e forma seguents:

Primerament lo dit patró nolicia la dita nau als dessus nomenats promatent manar e nauegar aquélla bona e ben stanya e fornida de bons arbres, entenes, veles, ànchores e ormeig e bon bateu e ququet o squiff ab llur forniment, e fornida de armes e de totes altres coses e forniments necessaris a aquella dita nau per fer e seguir son viatge deuall contengut, e amarinada partint de Barchna, fins a la Colunya de XXXX homens, e, encars que vaia fins en Bretanya, de sinquanta homens entre marinés e seruicials e altres, en nombre dels quals sien entesos e compresos patró, notxer, scriuà, guordià e altres officials de nau, promatent ell dit patró dessi a quatre dias del mes de Abril primer vinent partir de la plaia de la mar de Barchna, per fer son dret camí per mar a Moruedra o en qualseuol loch de la costa del Regne de Valencia e aqui promet sperar los dits mercaders a aquell o aquells qui per ells hi sera per spay de dotze jorns hobrants. E partint de Moruedra o de alla honc haura presa la càrrega deuall spesifficada, promet fer son dret camí per mar a la Culunya o en aquel loch de la costa de Bretanya a unt els dits mercaders o la maior de aquells volran ne elegiran. Axi emperó entés e declarat que quant a Deu plàcia lo dit patró ab la dita sua nau sia junta a la Colunya, los dits mercaders dins vuyt jorns aprés que en lo dit loch de la Colunya seran junts, haian a specificar e designar si volran aqui descarregar o si volran anar en Bretanya, e que en cas que descideran anar en Bretanya, haian e sien tenguts designar lo lloch a unt volran la càrrega, e que lo patró haia a seguir la part dels mercaders qui mes càrrega tindran en la dita nau. Item es concordat que los dits mercaders conuenen e en bona fe prometen al dit patró que, tant que ell sera ab la dita sua nau en la plaia de la mar de Moruedra o en aquel lloch de la costa de València a unt se fara la càrrega, prometen carregar les robes seguentes, ço es: lo dit Steue Bonet, cent botes plenes de ví; lo dit Gomes Correa vint botes plenes de ví; lo dit Ferran Peris, setze botes plenes de ví; lo dit Gonsal de Bayhona, quatorze botes plenes de ví; lo dit Alfonso Massias, deu botes plenes de ví; lo dit Johan Varella vint e quatre botes plenes de ví; lo dit Alfonso Garcia, sis botes plenes de ví; lo dit Rodrigo Llandera vuyt botes plenes de ví. E lo dit Johan Cruu se obliga per si propri e per la companya de la nau a carreguar sinquanta botes plenes de ví. Item es concordat e los dits mercaders convenen e prometen al dit patró que dins vint e hun jorns apres que lo dit patró ab la dita sua nau sera junct a la Colunya o en aquell lloch de la costa de Bretanya a unt fara la descàrrega de les robes dessus designades, ells li pagaran los nòlits seguints axí per nòlit de les dites robes com encara per calses com per pilotatges, les quantitats seguints, ço es, que si la descàrrega se fara a la Colunya li prometen dar per cascuna bota cent setanta marabadis vells, e si la descàrrega se fara en la costa de Bretanya, li prometen dar quatre corones per bota. Item es concordat que si durant lo dit viatge lo dit patró ab la dita sua nau de entrada de viatge fara presa o presas o trobes algunes, que de aquelles se fassen tres partes iguals, ço es, una part a la nau e altra part a la companya e l'altra part als dits mercaders scaradors. E les dites coses totes e sengles prometen les dites parts, ço es la una part a la altra, fer, attendre e complir sots pena de mil florins d'or d'Aragó, de la qual pena, en cas que sia comesa ne s'exegescha, s'en fassen tres parts, ço es, la una part al official, jutge o corregidor qui faria la execució, e per les restants dues parts a la part obedient tenint e seruant les coses en los presents capitols conuengudes. Et ideo nos dicte partes... (*fin*).

Pena mille florenorum Barchne.

Ts. firmorum omnium preditorum sunt Stephanus Paluega (*sic:* Paulega), mercator, ciuis Barchne, et Anthonius Sans, mercator, habitator Barchne.

68

1462, Abril 20. Barcelona.

Tristán de Montenegro otorga una carta de poder y procuración a Esteve Bonet, mercader de Barcelona.

AHPB. B. Masons Minor. *Quartum man. c.c. & al.*, f. 59.

Tristanus de Muntenegro, mercator, habitator ville de Ponteuedre, archiepiscopatus Sancti Jacobi de Gallicia in regno Castelle, ex certa scientia constituo et ordino procuratorem meum certum et specialem etc. itaque specialitas etc. vos, venerabilem Stephanum Bonet, mercatorem ciuem Barchne., presentem, videlicet ad petendum, exigendum, recipiendum, recuperandum et habendum pro me et nomine meo omnis et singulas pecunie quantitates, res, merces et alia quauis bona et jura que michi debentur etc. determinentur etc., ubique per quasuis universitates, corpora, collegia et singulares personas, tam ratione videlicet mutui, debiti, depositi, comodati, commande, cambii seu cambiorum quam aliis quibusuis rationibus etc., justitiam etc., apocas etc. et ad littes llarge cum posse substituendum etc. demum etc. promittentes etc.

Ts. venerabilis Johannes Cruu, patronus nauis, habitator ville de Ponteuedre archiepiscopatus Sancti Jacobi Gallicie Regni Castelle et Johannes Clapers, scriptor, habitator Barchne.

69

1462, Diciembre 23. Barcelona.

Roy Fariña, de Noya, patrón del ballener Santa María, *lo fleta a Giacomo Vernigalli, mercader pisano de Barcelona, para ir a buscar trigo a Port-de-Bouc y llevarlo a Valencia.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quintum manuale c.c.& al.*, f. 10 v.-11.

In Dei nomine. Nos Jacobus Vernigalli, mercator pisanus ciuis Barchinone, et Rodericus Farinya, ville de Noya Regni Castelle in partibus Galicia, patronus unius balanerii vocati Sancta Maria qui nunch est in plagia maris Barchinone anchoris affixus ex parte altera, confitemur et recognoscimus una pars nostrum altera et nobis adinuicem etc., de et super nauleamento facto per me dictum Jacobum Vernigalli a vobis dicto Roderico Farinya de dicto balanerio per viagio infrascripto. Fuerunt facta et in romancio ordinata capitula et convenciones sequentes, quorumquidem capitulorum tenores per ordinem sic se habent:

En nom de Deu sia, amen. Capitols fets e fermats per entre lo honorable Jacobo Vernigalli, mercader pisà ciutadà de Barchinona de una part e Rodrigo Farinya de la vila de Noya del Regne de Castelle en les parts de Galicia, senyor e patró de un balaner apellat Sancta Maria, lo qual ara es en la plaia de la mar de Barchinona ab ànchores

surt, de la part altre, sobre lo nolieiament que lo dit patró fa al dit Jacobo del dit balaner per lo viatge e forme seguint:

Primerament, lo dit patró nolieia al dit Jaco (*sic*) Vernigalli lo dit balaner bo e ben stany e fornit de bons arbres, entenes, veles, àncbores e ormeig, e de totes altres coses e forniments necessàris a aquel dit balaner per fer e seguir son viatge davall contengut, e amerinat de dotze homens, prometent ell dit patró dassi a sinque dies del present mes de Janer partir de la plaia de la mar de la present ciutat per fer son dret camí per anar a Boch en les parts de Prohensa, e aqui sperar lo dit mercader Alamanno di Passi e los hereus de Johan Manelli e Agosti Ballioti di Amm' o als quals lo dit patró per lo dit Jacobo Vernigalli es remes que'l carreguen o aquells qui per ell hi seran, per spay de XV jorns, e dins aquells promet carreguar sus lo dit seu balaner mil e trescentos cisters de forment, o més si més lo dit seu balaner lleuar pora e per aquells o part llur donats li seran; e aquels carregats promet fer son dret camí vers les parts de València e alli promet descarregar tots los forments que sus lo dit balaner carregats seran stats, los quals promet lleuar al honorable en Pere Johan de Vernigalli o aquell qui per ell hi sera al qual los dits forments seran consignats.

Item lo dit Jacobo Vernigalli promet al dit Rodrigo que dins dos jorns apres que los dits MCCC sisters de forment o aquells que sus lo balaner seu carregats seran, seran descarregats en Valencia o en la plaia del arenal de la mar del grau de Valencia, ell dara e paguara o dar e paguar fara a ell per nòlit de cascun centenar de cisters que descarregats haura, onze florins corrents valent cascun flori XI sous.

Item es concordat que si lo dit Rodrigo, essent junct a Boch ab lo dit seu balaner, era detengut per los dits Alamanno di Passi e los hereus de Johan Manelli e Agostí Ballioti o per aquell qui per ells hi sera per alguns jorns més avant dels dits XV, que en tal cas ell dit Jacobo Vernigalli aia a paguar o fer paguar a ell dit patró per cascun jorn de aquells que més avant lo tindrian, sinch florins corrents.

Item es concordat que lo (*tach:* dit) jorn que lo patró entrara ab lo dit seu balaner en lo carregador de Boch ne exira, no sia compres en los dits XV jorns.

Item lo dit patró promet que ell ab lo dit seu balaner no lleuara forments de altre persona sino aquells que lli seran carregats per lo dit Alamanno di Passi e per los hereus de Johan Manelli e Agostí Ballioti o per aquell o aquells qui per ells hi seran, si donchs no la part que los mariners poden e deuen carreguar si carregar volran.

Item lo dit Jacobo Vernigalli promet al dit patró que si per cars a ell no eran carregats per los dits Alamanno di Passi e per los hereus de Johan Manelli e Agostí Ballioti los dessus dits mill e CCC sisters forments, que ell li pagara o pagar fara de buyt mig nòlit per ço que li mancara a compliment de aquells, o per tots si tots li mancaran.

Et ideo nos dicte partes laudantes etc., renunciante si quis etc., grate etc., convenimus et bona fide promittimus scilicet una pars nostrum altera et nobis ad inuicem quod preinserta capitula et omnia et singula in eis et unoquoque eorum contenta et specificata in quantum per utramque partem nostrum attendi debeant teneri et compleri utramque pars nostrum attendet etc. et in nullo contrafaciet etc. aliquo jure etc. omnibus dilacionibus etc. sub pena quinquaginta florenorum auri Aragonie. Cuiusquidem pene, casu quo comptatur, tercia pars illi officiali curie siue judici qui vel que de hiis exequcionem fecitur, adquiratur et residue due partes illi parti nostrum predicta capitula tenenti, complenti et seruanti totaliter adquirantur et aplicentur, que pena commissa vel non etc., nichilominus etc. restituere omnes missiones, dampna, etc., si quas vel si que alte-

ram partem nostrum ob culpa alterius opportuerit facere vel modo aliquo sustinere, super quibus etc. obligamus ego dictus Rodericus Farinya, patronus, dictum balanerium et omnes exarcias, aparatus, fornimenta et naula predicta eiusdem, et generaliter omnia bona mea, etc., et ego dictus Jacobo Vernigalli frumentum supra dictum balanerium onerandum et generaliter omnia bona mea etc. Renunciantes nos dicte partes etc., jur etc., hec igitur etc. fiant duo videlicet utrique nostrum unum etc.

Ts. honorabili Gaspar Muntmany, Petrus Rouira et Stephanus Bonet, mercatores, ciues Barchinone.

70

1463, Marzo 23. Barcelona.

Gonçalo Peres, patrón de la nave Corpo Santo *de Pontevedra, la fleta a Bernat y Esteve Bonet, mercaderes de Barcelona, para un viaje a Nápoles, Civitavecchia, Talamone y Porto Pisano.*

AHPB. B. Masons Minor *Quintum manuale c.c. & al.*, f. 25-25 v.

Die Mercurii xxiii[a] Marcii anno predicto.

In Dei nomine. Nos Bernardus Bonet et Stephanus Bonet, mercatores ciues Bachinone, parte ex una, et Gondissaluus Peris (*tach.:* Rodrigues) habitator ville de Ponteuedra in partibus Gallicie, dominus et patronus cuiusdam nauis unius themoni et duarum cohopertarum vocata Corpo Sancto, que nunch est in plagia maris Barchinone anchoris affixa parte ex altera, confitemur et recognoscimus una pars nostrum altera et nobis adinuicem quod de et super nauleamento per me dictum Gondisaluum facto vobis de dicta mea naui pro viagio infrascripto de exita in Napols fuerunt facta et in romancio ordinata capitula, pacta et conuentiones sequentes, quorumquidem capitulorum tenores per ordinem sic se habent:

En nom de Deu sia, amen. Capitols fets e fermats per entre los honrats en Barnat Bonet et Steue Bonet, mercaders ciutadans de Barchinona de una part, e Gonsal Peris de la vila de Ponteuedra en les parts de Galìcia en lo Regne de Castella, senyor e patró de una nau de un timó e dues cubertes appellada Corpo Santo, la qual era es en la plaia de la mar de Bachinona ab anchores surta de la part altre, de e sobre lo nolieiament per ell dit Gonsal Peris fet de la sua nau per lo viatge e forma seguints de axida de Nàpols:

Primerament lo dit patró nolieia la dita sua nau als dessus dits nomenats, prometent manar aquella e nevaguar (*sic*) bona e ben stanya e fornida de bons arbres, entenes, veles, anchores e ormeig, e bon bateu e cuquet ab llur forniment, e fornida de armes e de totes altres coses e forniments necessaris a aquella dita nau per fer e seguir son viatge deual contengut, e amarinada de XXXXIIII homens entre mariners, seruicials e altres, prometent ell dit patró dessi al dia de demà que tindrem, XXIIII del present e corrent mes de Març, partir de la plaia de la mar de Barchinona per fer son dret camí per anar a Nàpols, e, descarregades que haia en Nàpols les robes que vuy carregades té sus la

dita sua nau, lo pus prest que puscha, sens fer altre camí, viatge ne nolieiament, de exida de Nàpols promet tornar ves les parts de Ciueta la Vella, o de Talamó o de Port Pisà, o de altre loch de la dita costa a unt li sera dit ne assignat per en Francí Bonet o per Francí Paulegua, e sperar los dits Franchesch Bonet o Francí Paulegua o l'altre d'els o altre qui per ells sera en lo carregador a ell dit e assignat per spay de vint jorns, e dins aquells promet lleuar ab la dita sua nau tants mitgers de forment a mesura de Pisa o lo pes e mesura de aquelles quants la dita sua nau leuar pora, e, aquel dit forment carregat, promet fer son dret camí ves la presente ciutat de Barchinona.

Item es concordat entre les dites parts que lo jorn que lo patró ab la dita sua nau entrara ne exira en quallseuol dels dits llochs e ports no sia comtat ab les dits vint jorns.

Item es concordat entre les dites parts, e los dits mercaders prometen al dessus dit patró, que, junt que sia ab la dita sua nau en la plaia de la mar de Barchinona e descarregat que sia lo dit forment en la plaia del arenall de la mar de Barchinona, prometen donar a ell per nòlit del dit càrrech, ço es, per cascun minger de forment masura de Pisa, XVIII sous barchinonis, e aço dins sis jorns apres que aquell sia descarregat.

Item es concordat entre les dites parts que lo dit patró ab la sua nau no puscha lleuar en lo dit viatge forment de persona alguna sino dels dits mercaders solament; pero si los marinés o altres de nau ne volran lleuar o carreguar, que ho puschan fer, ço es, lurs quintarades.

Et ideo nos dictes partes laudantes, aprobantes, ratificantes et confirmantes capitula preinserta omnia et singula in ipsis et unoquoque ipsorum contenta, etc.

71

1463, Marzo 24. Barcelona.

Gonçalo Peres, patrón de la nave Corpo Santo *de Pontevedra, reconoce haber recibido de los mercaderes de Santiago Ares Gonçalves do Vilar y Gonçalo Abril un* cambium *a liquidar en Barcelona o Valencia a su apoderado Johan de Marrozos. Quedando 185½ doblas de la banda por pagar a este último, acuerda con él y Bernat Bonet que se le pagarán en la próxima feria de Medina del Campo.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quintum manuale c.c. & al.*, f. 26 v.-27.

Gondissaluus Peris, ville de Ponteuedra in partibus Gallicie Regni Castelle, dominus et patronus cuiusdam nauis unius themoni et duarum cohopertarum vocata Corpo Santo, que nunch est in plagia maris Barchinone anchoris affixa, attendens me in dicta villa de Ponteuedra, pro expedicione dicte mee nauis, ad cambium recepisse ab Ares Gonsalues do Villar, ciuitatis Sancti Jacobi Gallicie, sumam XIIII^{m}DCC marauadis monete veteris, et ipsos ad soluendum promississe in ciuitatibus Valencia vel Barchinone, sibi aut cui voluerit, ut constat in strumento recepto per discretum Petrum Domingues de Linares, notarium publicum Sancti Jacobi Gallicie, XVIII^{a} die junii proximi lapsi. Attendens, inquam, cum alio instrumento recepto per dictum notarium XVII^{a} die

mensis julii proximi lapsi me in dictam ciuitatem Sancti Jacobi Gallicie ad cambium recepisse a Gondissaluo Abril, mercatore ipsius ciuitatis, pro expedicione dicte mee nauis, summa octo mille parium de blanchas que duo faciunt unum morauadis, et ipsas ad soluendum promisisse in ciuitatibus Valencie vel Barchinone, sibi aut cui voluerit. Attendens, inquam, dicta duo cambia michi in hac ciuitate Barchinone fore petita per Johannem de Marrossos, procuratorem predictorum, et per me (*tach* minime soluta fo-) sibi fore soluta certa pars et sibi adhuc solui restasse nominibus predictis seu dictis principalibus suis centum octuaginta quinque duplas et media auri de la banda, et fuisse inter ipsum Johannem de Marrossos nominibus predictis et me ac vos infrascriptum venerabilem Bernardum Bonet, mercatorem ciuem Barchinone, ut ipsos vos predictus et infrascriptus Bernardus Bonet sibi solueritis et seu solui faceretis hinc et ad proximas totas nundinas siue firas mensis Septembris que celebratur in ciuitate Madine del Campo Regni predicti Castelle; attendens, inquam, vos dictus Bernardus Bonet promissionem predictam dictarum CLXXXV duplarum et medie auri de la banda fecisse eidem Johanni de Marrossos, et fuisse actum et conuentum inter me et vos ut per me fieret vobis securitas et indempnitas sequens:

Idcirco, volens et cupiens conuentum et pactata uobis dicto venerabile Bernardo Bonet quod ego absque dampno et missionibus vestris soluam eidem Johanni de Marrossos dictis nominibus seu dictis principalibus suis predictos CLXXXV duplas et mediam auri de la banda, et si forte culpa seu negligencia meis opportuerit vobis vel vestris (*tach.:* aut dictis princip-) soluere eidem Johanni de Marrossos dictis nominibus aut dictis principalibus suis in totum vel in parte predictas CLXXXV duplas et media, conuenio et bona fide promitto vobis quod incontinenti cum a vobis vel vestris fuero requisitus soluam vobis seu vestris predictas CLXXXV duplas et mediam aut illam partem illarum quam apparuerit vobis seu vestris eidem Johanni de Marrossos aut dictis principalibus suis aut aliter vice et nomine ipsorum et inquam omnes missiones quas vobis solui aut pati contigerit, sine etc. Salarium procuratoris intus Barchinone decem, et extra viginti solidos barchinonenses, ultra quos restituam dampna etc. credatur etc. Preterea promitto non f. jus nec opponere excepcionem preterquam solucionis sub pena centum solidorum barchinonensium, que pena tociens etc. quociens etc. qua soluitur etc. nichilominus etc., obligo specialiter et expresse dictam meam nauim una cum omnibus apparatibus aiusdem etc. Fiat llarge cursus especialis obligaciones et generaliter omnia bona mea etc. Renuncians etc, et foro proprio, submitto foro consulum maris Barchinone alterique officialis curie siue judicis coram quo vel qua etc. Jur. etc. Hec igitur etc. et fiat scrituram tercii in Curia vicarii Barchne. etc. Cui etc.

Ts. Bernardus Bonet, mercator, et Nicholaus Trullols, picapadrerius ciues Barchinone.

72

1463, Julio 20. Barcelona.

Sentencia arbitral en conflicto entre Gonçalo Peres, patrón de la nave Corpo Santo *de Pontevedra, y Pero Rodeiro, mercader de Santiago, sobre el reparto de los beneficios de un viaje a Nápoles y Roma. Actúan como árbitros Fernán Sardina, mercader de Santiago, Pero de Areas, patrón, y Rodrigo Suares, mercader, ambos vecinos de Bayona.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quintum man. c.c. & al.*, f. 59 v.-61.

In Dei nomine. Cum lis, questio seu controuersia orta fuisset per inter nos Gondissaluum Peris, patronum cuiusdam nauis unius themoni et duarum cohopertarum vocate Corpo Sancto que nunch est in plagia maris Barchne. ex una parte, et Petrum Rodero, mercatorem, ciuem Sancti Jacobi de Gallicia parte ex altera (*siguen 4 lineas en blanco*).

Iten nos os ditos Pero d'Aryns, patron, e Roi Suares e Ferrando Sardinya, mercadores, homees boos tomados por los dittos Gonsal Peres patron e Pero Rodeyro mercador, partes litigantes, aceptando en nos o poder por las ditas partes a nos dado, vysto en como o ditto Gonsal Peres demandaua a o ditto Pero Rodeyro medeo ducato d'ouro e medeo carlin por frete de cada millar de sardinya que fora a Roma, e vistas as rasons e escrituras que cerca dello o ditto Gonsal Peres mostraua, e visto en como o ditto Pero Rodeyro desia auer entre eles passado composicion que de toda a sardinya que fosse a Roma o ditto patron auia de hauer a meetade do que Deus dela desse a pérdida e ganancia, e que auia recebido en troque da ditta sardinya certa seda e certos ducados do qual todo le queria dar a meetade, e vista a prouansa que cerca dello fasia, e visto en como o ditto patron demandaua a o dito Pero Rodeyro triinta florins d'ouro de pilotatge, e vystos todos os deuates e questions que entre as dittas partes eran e dependian, por quitar as ditas partes de question, odio e malquerencia, e redusirlos a boo amoryo, pas e concordia, mandamos primeramente que as ditas partes seian entre sy boos amigos e desde qui adiante damos todas las escrituras publicas e priuadas e sentençias e auiensas e composicions e embargos que fasta qui entre as dittas partes son passadas por minguas e de minga valor (*sic*), e mandamos que no vallan saluo esta sentencia que agora mandamos. Iten mandamos que o ditto Pero Rodeyro dé ao ditto Gonsal Peris patron, por rason de frete de toda a sardinya que o ditto Pero Rodeyro vendeu en Roma, nouenta ducatos en ouro llargos ou seu justo valor, e mays quatro canas do tapete negro e duas de carmasin vermello do que o ditto Pero Rodeyro trage, e qual mandamos que llo dé e page fasta domingo primero seguente en todo o dya, e mandamos mays a o ditto Pero Rodeyro que page a o ditto patron por lo piloto veinte e noue frolins en ouro do cunno d'Aragon, por los quas mandamos que fassa o ditto Pero Rodeyro recado a o ditto Gonsal Perez de llos dar e pagar a el o a seu certo recado fasta en fyn de todo o mes de setembre primerio (*sic*) seguente, e a saluo quede a o ditto patron de demandar o cambio que destes frolins pagou a os outros mercadores que deron en Napole, do qual cambio reseruamos a o ditto Pero Rodeyro e desde agora damos por quittos un doutro e outro doutro, complida esta nosa sentencia, a qual mandamos a as dittas partes que a tenan, cumplan e guarden en todo e por todo, segun en ella se contén, so a pena e penas eno ditto conpromisso contyudas, e si en esta nosa sentencia ouver algun duda, reseruamos en nos poder pera o declarar; e auindo e compoendo, arbitrando e julgando asi o mandamos e julgamos en estes scritos, e por elles. Iten por quanto auia e a cinco palmos de seda negra e non se pode ben partir entre ambos a dous as dittas partes, mandamos que os dittos cinco palmos de seda negra tapete terciopelo seia de nos os dittos homens boos. Lata fuit dicta sentencia per dictos arbitros et arbitratores sedentes more judicum judicantium intus scribania mei dicti et infrascripti notarii et lecta per dictum Ferdinandum Sardinya alterorum dictorum arbitrorum et arbitratorum, etc. Est notatus llarge in cedulam.

Ts. in cedulam.

73

1463, Agosto 25. Barcelona.

Alfonso Garcia y Johan Gonçalves o Moço, apoderados de Johan Gonçalves Papalagaviota, vecino de Pontevedra y copropietario de la nave Santa Maria de Gracia, *liquidan cuentas con el patrón de la misma, Johan Varela. A continuación venden una cuarta parte de la nave a Tristán de Montenegro, ausente, y Esteve Bonet, mercader de Barcelona.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quintum manuale c.c. & al*, f. 69-69 v.

Alfonsus Garcia, marinarius, Johannes Gonsalues junior, filius Johannis Gonsalues Papalagauiota, vezini et moradors vile de Pontauedra Regni Castelle, procuratores ad hec et alia insimul et non insolidum constituti et ordinati a dicto Johanne Gonsalues Papalagauiota, prout de ipsa procuracione constat instrumento publico acto in dicta villa de Ponteuedra XVIII[a] die mensis Januarii proximi lapsi et clauso ac subsignato per discretum Johannem Affonsi Gago, notarium publicum et juratum ville de Ponteuedra propter ecclesiam Sancti Jacobi Gallecie. Nominibus predictis confitemur et recognoscimus vobis Johanni Varella, patrono cuiusdam nauis unius themonis et duarum cohopertarum vocate Sancta Maria de Graçia, que nunch est in plagia maris Barchinone anchoris afffixa, et habitatoris ville predicte de Ponteuedra, quod soluistis et satisfecistis nobis nostre omnimode voluntati nominibus predictis recipientibus et acceptantibus omnes illas nonagintas octo libras et decem solidos barchinonenses dicto principali nostro debitis et soluere promitentes racionibus sequentibus: videlicet, nonaginta libras barchinonenses pro parte eidem principali nostro pertinenti in naulis cum dicta naui llucrans occasione, partis quam idem principalis noster habet in predicta naui et participat in eadem, et residuas octo libras et decem solidos pro quarta parte que eidem principali nostro pertinet in jure caligarum vobis dicto Johanni Varela dato et soluto hucusque durantibus viagiis quos cum dicta naui fecistis. Modus solucionis predictarum nonaginta octo llrs. et decem solidorum talis fuit quam venerabilis Stephanus Bonet, mercator ciuis Barchinone, de eisdem LXXXXVIII libras et decem solidis nobis dictis nominibus et seu dicto principali nostro ditam, planam et mercantilem de soluendo fecit cum ipsos habere et seu recipere velimus ac velit se nobiscum, renunciantes etc.

Ts. venerabilis Bernardus Soldeuila, mercator ciuis Barchinone, et Ferdinandus de Caldes, marinarius habitator ville de Ponteuedra in partibus Gallicie Regni Castelle.

Alfonsus Garcia marinarius et Johannes Gonsalues lo mosso predicti etc., procuratores etc., fiat ut in procuratoriis nominibus predictis grate etc. vendimus et ex causa vendicionis concedimus vobis honorabili Tristanno de Muntenegro, vassallo illustrissimi domini Regis Castelle degenti in dicta villa de Ponteuedra licet absenti, et venerabili Stephano Bonet, mercatori ciui Barchinone, pro vobis hiis presenti et acceptanti, et vestris etc., unum quartum siue quatuor sexdenos dicto principali nostro pertinentes tan in illa naui unius themoni et duarum cohopertarum vocata Sancta Maria de Gracia, patronizada per Johannem Varella, et que nunch est in plagia maris Barchinone, anchoris affixa, quam in omnibus et singulis velis, corredis, anchoris, armis, bombardis, et aliis aparatibus et fornimentis eiusdem nauis. Hanc autem etc. Sicut melius etc. promittentes tradere possesionem etc. vel vos etc. cedimus jura etc. Quibus juribus etc. Nos

enim etc. Precium est centum quinquaginta floreni auri. Renunciamus etc. damus etc. insuper promittimus facere, habere etc., teneri de euiccione llarge etc. obligamus bona etc. Renunciamus etc. jur etc. Hec igitur etc.

Ts. predicti.

74

1463, Agosto 27. Barcelona.

Roy Fariña, patrón del ballener Santa María del Camino *de Noya, tras buscar inútilmente por Barcelona a cuatro de sus hombres que le deben 100 ducados, los denuncia ante notario. En la denuncia se inserta traslado de la escritura de reconocimiento de deuda hecha por ellos en Nápoles a 29/2/1463.*

AHPB. B. Masons Minor. *Quintum manuale c.c. & al.*, ff. 72 a 73.

Dicta die in presencia mei Bartholomei Masons, notarii et testium, etc., Marchus Soler, curritor auris, civis Barchne., constitutus personaliter in operatorio scribanie mei dicti notarii quod foueo coram domo Generalitatis et satis prope logiam mercatorum, medio juramento per ipsum ad sancta Dei quatuor Euangelia prestato, interrogatus per me dictum et infrascriptum notarium ad instanciam et requisicionem Roy Farinya, vicini ville de Noya prouincie predictarum Gallicie Regnique Castelle, patroni cuiusdam balanerii unius themoni et unius cohoperte vocati Sancta Maria del Camino, qui nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixus, et ad futuram rei memoriam testificatus est dictum Roy Farinya cum dicto suo balanerio applicuisse plagiam maris huius ciuitatis Barchinone die sabbati que computabitur sexta predictorum mensis et anni, et hec se scire dixit adeo quod dictus Roy Farinya hospitatur in ipsius domo et ipse scripsit diem in qua ipse idem Roy Farinya apliquit plagiam maris huius ciuitatis Barchinone a viagio quem ultimo fecit a partibus Neapolis et Talamoni, et hec fecit causa salarii siue stipendii per ipsum Roy Farinya sibi soluere debendi occasione posade. Ex inde vero dictos die et ano in mei notarii et testium etc., Johannes Vitalis, ciuitatis Sancti Jacobi, et Johannes de Finisterre, constituti personaliter in operatorio scribanie mei dicti notarii predicti, medio juramento per utrumque ipsorum separatim ad sancta Dei quatuor Euangelia prestato, interrogati per me, preter infrascripto notario, ad instanciam et requisicionem prenominati Roy Farinya et ad futuram rei memoriam testificati sunt predictum et nominatum Roy Farinya cum dicto suo balanerio applicuisse plagiam maris huius ciuitatis Barchinone dicta die sabbati que computabatur sexta predictorum mensis et anni, et hec se scire dixerunt adeo quod ipsum a viagio quem ipse Roy Farinya cum dicto suo balanerio ultimo fecit a predictis partibus Neapolis et Talamoni cum eodem venerunt et ipsam eadem die aplicuerunt plagiam maris et ciuitatem hanc Barchinone, de quibus etc., que fecerunt etc.

Testes, honorabilis Ferdinandus Sardinya, mercator ciuitatis Sancti Jacobi Gallicie, Johannes Clapes, scriptor, et Michael Martini, habitator Barchinone.

Dicta die en mei notarii et testium etc., Roy Farinya, vicinus ville de Noya in dictis partibus Gallicie, Regni Castelle, patronusque cuiusdam balanerii unius themoni et

unius cohoperte vocati Sancta Maria del Camino qui nunc est in plagia maris Barchinone, anchoris affixus, constitutus personaliter coram hospicio habitacionis Marchi Soler, curritoris auris, ciuis Barchinone, quam fouet satis prope logiam mercatorum, et coram eodem Marcho Soler ibidem personaliter inuento, verbo petit ab eodem si ipse cognoscebat Johannem Questanyer, Martinum Queio, Ferdinandum de Lema et Johannem Thome, nec si sciebat aliquem qui ipsos cognosceret, nec si dum sunt in ciuitatem Barchinone si hospitantur in ipsius domo, nec ubi hospitantur, nec si sciebat aliquem qui pro ipsis seu altero eorum sibi soluere vellet quantitatem in albarano sequenti contentam, nec si ipse pro ipsis ipsam quantitatem soluere vellet, cuiusquidem albarani thenor talis est:

> Jhesus. Conosco e outorgo eu Juan Castinero e Martin Queio e Fernan de Lema e Juan Tome, vezinos de a villa de Muro e de a villa de Noya, que recebemos emprestados de vos Roy Farina vezino de Noya, maestre de a barcha chamada Santa Maria que agora sta eno porto de Napolee, cento duquados d'ouro os quaes cen duquados vos o dicto Roy Farinya nos emprestastes por nos fazer praser, e nos os sobre dictos vos avemos de dar e pagar do dia que o ditto balliner chegara a Barcelona a vinte dias segentes, cento e oyto duquados d'ouro hou moeda que os valla, os quaes cento e oyto duchados nos e quada un de nos nos obrigamos quada hun por lo todo de vos los dar e pagar a o dicto termino, so a pena de correr a quambeo por quada mes dotze duquados. Feyto e outorgado enna cidade de Napole, a vinte e nove dias de yunio. Testimonios que stavan presentes, Pero Beytes e Juan Vidal, e Alvaro de Sofaan, Juan de Fisterra.

In fine seu pede cuiusquidem albarani erant due firme et due scripture aliorum manuum scripte thenoris huiusmodi «M. Qege» «Roy Farina». Quoquidem albarano per me dictum et infrascriptum notarium lecto et publicato coram dicto Marcho Soler et testibus predictis, ilico dictus Marchus Soler verbo dixit quod erat verum quod ipse cognoscebat prenominatos Johannem Castanyer et Ferdinandum de Lema, sed dictos Martinum Queio et Johannem Thome non cognoscebat nec de ipsis noticiam aliquam habebat, et quod, dum prenominati Johannes Quastanyer et Fernandus de Lema sunt in hac ciuitate Barchinone, assueti sunt hospitari in ipsius domo, et amplius dixit quod ipse pro ipsis Johanne Quastanyer et Ferdinando de Lema nec aliquo predictorum quantitatem in dicto albarano contentam non solueret nec sciebat aliquem qui ipsam quantitem vellet soluere. Qua responsione facta per dictum Marchum Soler illico dictus Roy Farinya, attento quod ipse cum diligencia perquisiverat prenominatos Johannem Questanyer, Martinum Queio, Ferdinandum de Lema et Johannem Thome et ipsos seu aliquem ipsorum in hac ciuitate Barchinone non inuenitur nec inuenerit aliquem qui pro ipsis seu altero eorundem quantitatem dictorum CVIII ducatorum in dicto albarano contentam soluere vellet, protestatus fuit contra ipsos et quemlibet ipsorum de omnibus et singulis missionibus, sumptibus, expensis, dampnis et interesse que sibi aliqualiter sequantur seu sequi possint occasione predicte quantitatis sibi non soluentis infra terminum in dicto albarano contentum et de aliis omnibus et singulis tam in dicto albarano contentis quam a jure et aliter sibi licitis et permissis, de quibus etc., que fuerit etc.

Testes, Johannes Vidal, vicinus Sancti Jacobi, Petrus Ferandis, scriba, vicinus ciuitatis de Colunya in partibus Gallicie, Regni Castelle, et Franciscus Gomar, giponerius, ciuis Barchinone.

75

1470, Marzo 12. Sevilla.

Juan Blanco, de La Coruña, y Miguel Sánchez, de Guetaria, su socio, denuncian ante el cabildo de Sevilla el asalto que sufrieron en Cartagena y piden restitución.

A.M. Sevilla. *Actas capitulares*, Marzo-Mayo 1470, f. 5.

Juan Blanco, vesino de la Corunna, e Miguel Sanches, vesino de la villa de Guytaria que es en Guipustua, con la reuerençia que deuemos, nos encomendamos en vuestra merçed, a la qual plega saber que yo el dicho Juan Blanco, tenyendo una mi carauela surta en el puerto de Cartagena, segura asy por derecho commo por seguro que dio Garçia Marques, capitan de la nao que disen la Garça, asy a la dicha carauela commo a las mercaderias della, segund paresçe por el treslado del dicho seguro fyrmado e sygnado que ante v.m. presentamos, el dicho Garçia Marques, con la gente que traya en la dicha nao, cortaron los cabos de la dicha carauela con que estaba amarrada e surta [*roto*] conbatieron e firieron a muncha gente e nos mataron un omne, e por fuerça de armas nos tomaron la dicha carauela e tomaron muncha seda e pannos e esparto e dineros e quanto en el mundo trayamos, e nos echaron fuera en tierra en lugar que disen las Aguylas, confin con tierra de moros, e troxeron la dicha carauela, sobre lo qual el sennor adelantado de Murçia escriuio al sennor mariscal Ferrand Arias pidiendole de graçia nos fiziese restituyr la dicha carauela e mercadurias, que vale bien dozientos mill mrs., lo qual no ha fecho, e nos andamos e estamos perdidos e non tenemos que comer. E por que la dicha nao está en el Rio, e el dicho Garçia Marques e los otros que con él fueron en esta çibdad, suplicamos a vuestra merçed nos remedie con justiçia, fasiendonos restituyr la dicha carauela e mercadurias e todo lo que asy nos tomaron. E en lo qual, sennores, administraredes justiçia e a nos fareys muncha merçed e limosna. E, sennores, nuestro sennor Dios acresçiente vuestra vida e estado a su santo servyçio.

76

1475, Diciembre 5. Westminster.

Edward IV concede a Pero Neto, mercader de La Coruña, una indemnización de 200 £ a deducir de los derechos de Customs & Subsidies correspondientes a los castellanos en los puertos de Sandwich, Southampton y Bristol, por el despojo que sufrió en alta mar a manos de unos piratas de Fowey.

P.R.O. *Treaty Rolls*, C76/159, m. 6.

Pro Petro Neto mercatore.

Rex quibus ad quod, etc. Sciatis quod nos ex quadam querimonia Petri Neto mercatoris, subditi percarissimi consanguinei nostri Henrici Regis Castelle & Legionis,

accepimus qualiter ipse, sub spe & confidencia treugarum & amiciarum inter nos et prefatum consanguineum nostrum initarum & captarum, in hoc regnum nostrum Anglie cum quadam navi de partibus & obediencia ipsius consanguinei nostri vini, bonis & aliis mercadisis onusta & carcata, veniens supra altum mare, pro quosdam piratos subditos nostros de Fowey huiusmodi pacis & amiciciae violatores, de vinis, bonis et mercandisis suis predictis non modici valoris depredatus fuit & spoliatus in ipsius Petri dampnum & desperditum gravissima, ac contra formam & effectum treugarum & amiciciarum predictarum, unde nobis humilime supplicavit sibi pro nos de debita satisfaccione dampnorum & desperditorum huiusmodi recompensari. Nos, de gratia nostra speciali ac certa sciencia & mero motu nostris, in plenam recompensacionem & satisfaccionem dampnorum & deperditorum predictorum, dedimus & concessimus eidem Petro ducentas libras habendi & percipiendi de medietate custumarum & subsidiorum omni & omnimodo bonorum mercandisarum & mercimoniorum quorumcumque mercatorum Ispannie in hoc regnum nostrum in portubus Sandewici, Suth., & Bristoll sive eorum aliquem adducendi, sive extra portus predictos sive eorum aliquem ad partes extraneas educendi per manus collectorum custumarum & subsidiorum nostrorum in portubus predictis sive eorum aliquo per tempore existentium, et quod ipse, medietatem huiusmodi custumarum & subsidiorum ad dictam summam ducentarum librarum attingente, per indenturas inde inter ipsum Petrum et custumarios sive collectores in portubus predictis & eorum quolibet debite conficiendi recipi, habere & participare aut officiariorum seu ministrorum nostrorum quorumcumque & absque aliquo compoto seu aliquo alio nobis inde reddendi seu volvendi pro quarumquidem indenturarum alteram partem & breviaria nostra superinde tam custumariis sive collectoribus in portubus predictis & eorum quolibet dirigendi, volumus & per presentes concedimus quod tam idem Petrus quam custumarii & collectores predicti & eorum quilibet de dicta medietate custumarum & subsidiorum predictorum ad dictam summam ducentarum librarum attingentes, quieti sunt penitus & exonerati, aliquis statuto, actu, ordinacione, provisione seu restriccione in contrarium factus, ordinatus seu provisus non obstante. In cuius, etc. Rex apud Westmonasterium, quinto die Decembris.

Per ipsum Regem & Consilium.

77

1481, Octubre 30. Barcelona.

Seguro hecho por Franci Muntmany en nombre de Andrés Ortiz, sobre un cargamento de vino llevado de Murviedro a cualquier puerto de Galicia en el Ballener Santa María de Finibusterre, *de Miguel Sapello.*

AHPB. Narcís G. Gili, *Primer libro seguros*, ff. 169-169 v.

Die Martis XXX octobris ano a nativitate Domini MCCCC LXXXI°.

Semblant seguretat de les altres segons forma de les novelles ordinacions posa lo honrat en Franci Muntmany, mercader ciutadà de Barchna., en nom e per part del

honrat 'n Andres Ortiz, per comissió al dit Muntmany dada per lo honrat en Nofre Palleià, mercader de la ciutat de Valencia, e de qualsevol participants en lo ví devall scrit, de ratihabició, etc., sobre quinze botes plenes de ví vermell stimadas per parte etc. cascuna bota a set lliures barchns., les quales son stades carregades o's deuen carregar en la plage o carregador de Moruedre per lo dit Ortiz o altre per ell sus lo balaner de Santa Maria de Finibusterre patronejat per en Miquel Sapello o altre per ell, o altre qualsevol, per portar aquell en qualsevol loch, plage o port de Ballicia. Comense lo risch e perill de les dites quinze botes de ví de continent que foren o seran carregades sus lo dit balaner (*tach.:* nau), e dura aprés totstemps anant, stant, carregant, descarregant, navegant e en altra manera fins tant que, faent lo dit balaner (*tach.:* nau) qualsevol vies e girades, sera junct en (*tach.:* la plage de la mar de) qualsevol plage, port, descarregador o loch de Gallicia per descarregar les dites quinze botes de ví, e aqui totes les dites quinze botes de ví seran descarregades en terra ab bon saluament.

Declarat empero que si tot lo dit ví, per qualsevol rahó o rahons no's carregaue, que los asseguradors hagen a restituir tot lo preu de la present seguretat, però si s'en carregara, mas no tant que bastàs a la quantitat assegurada, que los asseguradors que hagen peguant solament per prorata de ço que carregat hi sera; e més que, si per causa de la present seguretat se haura a pagar alguna cosa, ço que a Deu no plàcie, de tot ne hage esser respost ab dit Muntmany o a qui ell volra, e més que los asseguradors no sien tenguts a ves del dit ví que se seguis per falta de mala stiba ne a messiós de manifest.

Primo lo honrat n'Aulaguer Lunes, mercader ciutadà de Barchna, fermà en la present seguretat per cinquante (*tach.:* vinte sinch) lliures barchns., e àpocha de (*tach.:* vint sols de comptants) quaranta sols de comptants.	L llres.
Ts. venerabilis Gabriel Homedes, mercator, et Johannes Lopis, mercator, cives Barchne.	
Item lo honrat en Johan Serra, mercader, ciutadà de Barchna., fermà per cinquante llres. barchns. e àpoca de quarante sous de comptants	L. llres.
Ts. predicti.	
Item lo dit Francí Muntmany, en nom seu propri, fermà per cinch llres. barchns. e àpoca de quatre sols de comptants	V llres.
Ts. promissi	

De les demunt dites quinze botes de ví son restades una bota e mige de ví, les quals a la dita stima valen deu llres. deu sols. barchns., per que, leuades sinch llrs. V s. de les L llres. assegurades per lo dit Lunes, restà lo dit Lunes en risch de XXXXIIII ll. XV s., e ha restituit quatre sols e II drs. per les dites V llrs. V s. E, leuades altres V llrs. V s. de les L llrs. per lo dit Johan Serra assegurades, restà lo dit Serra en risch de altres XXXXIIII llrs. XV s., e ha restituit IIII s. II drs. per les dites V llrs. V s. E lo dit F. Muntmany reste en tot lo risch de les dites V llrs. per ell assegurades de les dites una bota e mige restades en derrer; se ha avis per letra d'en Nofre Palleià de València de XXIIII° llrs. 14 s., e es stat concordat ab dits asseguradors se continuàs aci la present messió. Dimarts, a XI de deembre any dit 1481.

78

1484, Mayo 28. Barcelona.

Seguro hecho por Galceran Solzina, mercader de Barcelona, sobre un cargamento de vino tinto llevado de Tarragona o Salou en la barca de Pero Alonso Sanches, a Muros o Noya. No cubre una eventual reexpedición a Pontevedra o a la ría de Arosa.

AHPB. N. Guerau Gili, *Secundus liber sec.*, ff. 83 v.-84.

Semblant seguretat de les altres segons forma de les novelles ordinacions posa lo honrat en Galceran Solzina als Corts, mercader ciutadà de Barchna., en nom seu propri e de altres qualsevol participans seus etc., de ratihabició etc., sobre [*en blanco*] botes de ví vermell stimada cascuna de les dites botes, ví ab fust, a cinch llrs. barchns., les quales son stades carregades o's deuen carregar en lo port de Terragona e/o de Salou per en Franci Citges o altre per ell sus la barxa patroneiada per Pedro Alons Sanches o per quisevol altre, per portar aquelles al port de Muros e/o de Noyha del Regne de Gallicia. Comense lo risch e perill del dit ví de continent que fos o sera carregat sus la dita barxa, e dura aprés totstemps anant, stant, carregant e descarregant, nauegant e en altra manera, fins tant que, fahent la dita barxa qualsevol vies e girades, axi forçades com voluntaries, sera juncta en los dits ports o en qualsevol de aquells, e aqui totes les dites botes ab lo dit ví seran descarregades e descarregat en terra ab bon salvament.

Declarat empero que si les diten botes ab lo dit ví se trestajaran o les volran portar e nauegar dels dits ports o del altre de aquells fins a Pontovedra e/o a la Ria d'Aroça, que los asseguradors en tal cas sien tenguts correr lo risch e perill sobre les dites botes e ví sus qualsevol fusta e/o fustes llauors carregat o carregador, fins tot temps, e fins tant que trasteiant lo dit ví, anant, stant, carregant e descarregant les dites fusta e/o fustes, seran junctes Pontovedra e/o a Ria d'Aroça, e aqui totes les dites botes ab lo dit ví seran descarregades en terra ab bon saluament.

Declarat empero que los asseguradors no sien tenguts a ves del dit vin qui's seguis per falta de mala stiba ne a messions de manifest. E més, que si per causa de la present seguretat se hauia a pagar alguna cosa, ço que a Deu no plàcie, de tot ne hage esser repost al dit Solzina o a qui ell voldra.

Primo lo honrat en Gabriel Soler, affinador, ciutadà de Barchna., fermà en la present seguretat per cinquante tres llrs. barchns., e per assegurar aquelles confessa hi auer rebuts cinquante sols barchns. comptants, dels quals fermà àpocha. L llrs.

Ts. discretus Johannes Iacobus Segur, presbiter beneficiarius in sede, et Michael Sadorni, brodator, cives Barchne.

79

1497, Diciembre 12. Barcelona.

Seguro hecho por Gabriel Enveja, en nombre de Francí Bertran, de Reus, sobre un cargamento de pescado salado enviado de Muros a Tarragona o Barcelona en la nave de Alvaro Borreiro, de La Coruña. Se añade al pie una anotación con lo que recibió de este cargamento Gabriel Enveja, fallecido entre tanto.

AHPB. P. Triter, *Libro 8.º de seguros*, ff. 135 v.-136.

Semblant seguratat de les altres segons les noues ordinacions sie feta per lo honrat en Gabriel Enueja, mercader ciutadà de Barchna., en nom e per part del honrat mossèn Francí Bertran, mercader, procurador de la vila de Reus del camp de Tarragona, e de altres qualsevol persones hauents part o interes en les coses desus scrites, de ratihabició del qual e deles quals promet esser tengut sots obligació de sos bens, sobre [*en blanco*] peix salat e/o altres qualsevol robes, hauers, bens e mercaderies de qualseuol sorts o natures sien les quals qualsevol persona o personas han carregat e/o carregades o carregara e/o carregaran en lo port de Muros e/o en altre e/o altres port o ports, loch o lochs, de Galicia sus la nau o barxa de Aluaro Borrero de la Colunya e/o sus altre e/o altres qualsevol nauili o nauilis qui's vulla los patroneig per portar dits peix salat e/o altres robes e mercaderies en Tarragona e/o en Barchna., les quals coses e mercaderies costan ab les messions e spetxaments e cost dela seguretat [*en blanco*] llrs. barchns. Comença lo risch e perill del dit peix salat e/o altres robes e mercaderies de continent que aquell e/o aquelles son e/o foren e/o seran carregat e/o carregades en los dits loch e/o lochs sus la dita nau e/o barxe e/o sus altre o altres qualsevol nauili o nauilis, ço es de tanta quantitat de aquell e/o de aquelles quanta n'i hauria de carragat e/o de carragades si e com algun dan o cas si segues, ço que Deu no vulla, e dura aprés totstemps fins a tant que la dita nau o barxa e/o altre e/o altres nauili o nauilis sus lo qual e/o sus los quals les dites coses e mercaderies e peix salat sono seran stat e/o stades carragades fahent llur bon viatge, anant, stant e nauagant, en camí o fora camí, e fahent qualsevol vies e girades, carragant o descarragant, o en altra manera, sia e/o sien juncta e/o junctes en Tarragona e/o en Barchna. e aqui tot sia descarragat en terra a bon saluament. Entès emperò e declarat que si res se hauia a pagar dela present seguratat, ço que Deu no vulla, que los assaguradors deuall scrits ne hagen a responde del tot al dit Gabriel Enueja o a qui ell volrà. E més es declarat que los dits assaguradors no sien tenguts a messions de manifest fet ni fahedor.

Primo lo honrat mossèn Johan Ferrer de Busquets, mercader, dix hauer rebud per LXXV ducats d'or tres duchats de comptants — LXXV duc.

Ts. Raphael Deluer, mercator, et Petrus Corder, notarius, ciues Barchne.

Item en Johan de Pugessola, mercader, dix hauer rebud per LXXV duch. d'or III duchats de comptants — LXXV duc. d'or

Ts. predicti

Diuendres a IIª de nohembre any de CCCC LXXXXVIII, n'Anthoni Font, mercader, tudor ensemps ab altres dels fills e hereus del dit Gabriel Enueja qui dix a mi dit notari que ell té letre del dit Francí Bertran scrita de mà del dit Bertran en la vila de Reus a VIII de Setembre, any dit M.CCCC LXXXXVIII ab la qual li fa mensió com ell ha rebud de les dites robes assagurades LXXVIIII millers d'arengada e més CC parells de blanques, XXX dotzenes merlusses e altres coses que munten a summa de L duchats.

80

S. a. (S. XV). Sevilla.

Ordenanzas de la Cal de Gallegos de Sevilla.

A. M. Sevilla. *Diversos*, 17.XXX, ff. 108 v.-111.

Ordenanças de Cal de Gallegos.

(1) (*Al margen:* que no conpren hasta ser entrado en la çibdad el pescado). Primeramente que ninguno ni algunos de qualquier ley o estado o condiçion que sea non sean osados de conprar nin conpren en el rio nin en los navios ni en los barcos pescados nin pulpos nin congrios ni sardina blanca nin aryncada, nin otro pescado salado que en los dichos navios e barcos traen e troxeren con costales ni en tonel ni en pipas ni en roldanas ni en banastas nin a myllares ni a çientos ni a dosenas ni a liaças nin en otra manera alguna, por granado nin por menudo, nin lo descargar (*al margen:*por granado) de ninguno de los navios nin barco alguno para lo vender por el rio arryba syn primeramente el dicho pescado ser descargado e metydo dentro en la dicha çibdad lo conpren que no lo ouieren menester; nin barquero alguno non sea osado de leuar el dicho pescado por el rio arriba so pena que qual quier que lo fisyer que por la primera ves que pierda el pescado que conprare e pague mas de pena seysçientos mrs. E por la segunda ves pierda lo sobre dicho e que esté treynta dias en la carçel del conçejo, que se repartan las dichas penas de pescado e barcos e mrs. las dos partes para los propios del conçejo desta dicha çibdad e la terçera parte para el que lo acusar.

(2) Otrosy que ningund maestre nin arraes de los navios e barcos en que el dicho pescado vino o viniere nin los mercadores que lo han traydo o troxeren nin otra presona alguna, que non vendan nin consyentan vender en los dichos navios e barcos nin en alguno dellos pescado alguno de los sobre dichos so las penas a cada vno, e que se repartan en la manera que dicha es.

(3) Otrosy que los dichos maestres e arraes de los dichos navios e barcos e los dichos mercadores e otras presonas quales quier que el dicho pescado ayan traydo e lo tyenen en los dichos navios e barcos, que lo descarguen e metan dentro en la dicha çibdad e lo lleuen a vender a Cal de Gallegos do syenpre se acostunbro vender, del dia que fuere apregonado fasta dies dias primeros syguientes e que lo vendan en la dicha calle de Gallegos e non en otra parte alguna, so las dichas penas, las quales se repartan en la manera que dicha es.

(4) Otrosy que todos los otros e otras quales quier presonas que por mar troxeren pescado a esta dicha çibdad, que guarden las ordenanças suso dichas e descarguen e metan dentro en la dicha çibdad todo e qual quier pescado que troxeren, e lo lleuen a la dicha calle de Gallegos del dia que al dicho puerto de la dicha çibdad llegaren fasta dies dias primeros syguientes e que en la dicha calle lo vendan e non en otra parte alguna so las dichas penas, e que se repartan en la manera que dicha es; pero sy por mengua de carretas o de botycas o de (*en blanco*) o de otra ocupaçion, alguno non pudiere descargar e lleuar el dicho pescado en el dicho término, que los sennores e duennos dello vayan a los dichos fieles esecutores e que lo fagan saber para que ellos remedien sobre ello commo al derecho e ley dela dicha çibdad.

(5) Otrosy que ningund carretero nin cargador non sea osado de lleuar mas derechos por el cargar e descargar e por el traer en las carretas de lo acostunbrado, e sy mas lleuaren, que por la primera vez paguen seysçientos mrs. e por la segunda que lo paguen con el doblo e estén treynta dias en la carçel, e por la terçera ves que le den çient açotes.

(6) Otrosy que se guarde la ley del (*en blanco*) que fabla en este caso e dise asy: ninguno non conpre pescado salado para lo reuender saluo las regateras que lo venden remojado, e sy lo conpraren que pierdan o el pescado o la valía e que pechen çient mrs.; pero que las regateras que puedan vender fasta tres pares de pescados para remojar e que las vendan en la dicha plaça e non en su casa so la dicha pena.

(7) Otrosy ordenamos e mandamos quel los vesinos e moradores desta dicha çibdad e de Cal de Gallegos e de las trauiesas do pasan los gallegos e otras presonas quel dicho pescado salado traen e de aqui adelant troxeren para provysion e mantenimiento de los vesinos e moradores desta dicha çibdad e su tierra, e non tomen nin resçiban nin trayan, para sy nin para otry, pescado alguno de lo que en esta casa o botyca posyeren o los dichos gallegos o otras presonas, so la pena suso dicha, por que más syn arte e syn enganno los dichos gallegos e otras presonas vendan su pescado a los que lo quisyeron conprar en las casas botycas donde lo pusyeron a la sazon que lo troxeren de los navios.

(8) Otrosy que ninguno nin alguno de los dichos gallegos nin otras presonas quales quier que el dicho pescado han traydo e de aqui adelante troxeren para prouisyon de la dicha çibdad e de su tierra non sean osados de lo vender a los queles arrendaren o alquylaren casas o botycas para en que tengan el dicho pescado, nin otras presonas algunas para reuender, nin sean osados de vender pescado salado alguno por ellos nin por otro alguno saluo lo suyo propio que troxeren, so la dicha pena.

(9) Otrosy ninguno nin alguno de los vesinos e moradores de la dicha çibdad de Cal de Gallegos o a trauiesas do posaren los gallegos e otras presonas quales quier que troxeren pescado, non sean osados de vender por ellos nin por alguno dellos por encomienda que les fagan nin en otra manera pescado alguno, so la dicha pena; pero que los quel dicho pescado troxeren lo vendan por sy mismos al pueblo e a los que de fuera parte vinieren.

10) Otrosy que los dichos gallegos e los quel dicho pescado troxeren a la çibdad que non tomen alualaes de los arrendadores del alcauala e del almoxarifadgo por la descarga de los navios e meter a la çibdad, saluo por el pescado suyo propio dellos e por ningund vesino nin morador de la dicha çibdad, so la dicha pena; pero que cada uno tome aluala para lo suyo e non para lo otro.

(11) Otrosy que ninguno nin algunos de los vesinos e moradores de la çibdad non tome aluala para meter pescado salado de lo suyo que troxere o le enbiare de Galisya o de otras partes con testymonio sygnado de escriuano publico que sobre ello trayga, so la dicha pena; pero que se non pueda faser encubierta alguna en danno de las rentas del Rey e de la Republica.

(12) Otrosy que ninguno nin alguno de los vesinos e moradores de la dicha çibdad non tomen aluala de saca para sacar el dicho pescado nin lo saquen para lleuar a otras partes, saluo el pescado suyo que le fuere traydo de Galisya o de otras partes con testimonio sygnado segund dicho es, e con juramento que sobre ello faga delante de los dichos fieles, so la dicha pena. (*Al margen:* que no saque pescado alguno el que lo oviere traydo por suyo).

(13) Otrosy que ninguno nin algunos gallegos ni otras presonas que pescado han traydo o troxeren a la çibdad, que tomen aluala de saca para lleuar fuera de la dicha çibdad, saluo sy el tal pescado fuere suyo propio, con juramento que fagan que no es la dicha saca para otro alguno, so la dicha pena.

(14) Otrosy que ningund corredor nin otra presona alguna non sea osado de tratar mercadoria de pescado en el rio nin en los navios nin entre en ellos para vender nin conprar nin para ninguna presona de la çibdad nin para omne de fuera nin para romero, so pena de seysçientos mrs. por la primera ves e por la segunda mill e dosyentos e que esté treynta dias en la carçel, e por la terçera ves que pague la dicha pena doblada e que le den çient açotes, e que se repartan las dichas penas de los dichos mrs. en la manera que dicho es. (*Al marg.:* contra corredores de pescado).

(15) Otrosy que ningund fanbreador nin otra presona alguna non sea osado de canbiar nin trocar nin fablar en mercadoria alguna nin pescado salado nin sardina en Cal de Gallegos nin en la Rybera, so la dicha pena, saluo las presonas e los corredores nonbrados e por nos los dichos fieles esecutores confyrmados, por que las partes vendedores e conpradores non resciban enganno; los quales que despues dellos el dicho ofiçio ovieran de aver e de vsar non se les entienda que han de vsar nin exercer contra las limitaçiones fechas por quales quier presonas que las guardan e cunplan e no vayan contra ellas nin contra cosa alguna de lo en ellas contenydo sobre las dichas penas e sobre las dichas penas en las dichas limitaçiones contenidas (*sic*).

(16) Otrosy que ninguno de los vesinos e moradores de la dicha calle de Gallegos o de Cal de Ataudes que non consyenta a los dichos fanbreadores entrar en sus casas e botycas e vsar del dicho ofiçio de fanbreadores, so las dichas penas contra los fanbreadores puestas.

(17) Otrosy que los arrendadores que han de dar las alualaes de despacho a los dichos mercadores asy de fuera parte commo de la çibdad, asy de almoxarifadgo commo alcauala de almotaçenadgo e saca, que sean resydentes en la dicha calle de Gallegos e en la Rybera; pero que la gent no este detenida por las dichas alualaes.

(18) Otrosy que ninguno de los dichos gallegos nin otras presonas que entren e descarguen el dicho pescado que non lo puedan dexar nin encomendar a ninguna presona saluo que ellos propios lo vendan e sus moços e criados, que sy por ventura ellos fueren e sy fallaren algund pescado que non es vendido, que sea todo perdido en la manera que dicha es. E otrosy que ninguno de los sennores de las casas botycas de Cal de Gallegos non sean osados de vender nin faser preçio de ningund

pescado nin sardina saluo que sus duennos e criados lo vendan; e ellos non se entremetan en ello so pena de lo perder e de dos mill mrs.; e que ninguna contadera non sea moça nin de la casa donde el dicho pescado estouiera, saluo de las contaderas que estan puestas por los fieles con juramento que primeramente fagan de dar a cada uno su derecho so la dicha pena.

(19) Otrosy que ningund nin algunas presonas non sean osadas de vender ningund pescado nin sardina que sea perdido, so las dichas penas, e que se repartan en la manera que dicha es suso.

(*En blanco*) dias de (*en blanco*) anno del nasçimiento de nuestro Saluador Ihesu Christo de mill e quatroçientos e (*en blanco*).

FUNDACION «PEDRO BARRIE DE LA MAZA, CONDE DE FENOSA»

SERVICIO DE PUBLICACIONES

COLECCION MEDICINA GALAICA

—BELMONTE VICENTE, Angel y otros. El bocio en Galicia. Tema del Premio Extraordinario Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1978 (Ed. 1980).
—GALDO FERNANDEZ, Benigno y otros. Reumatismo en Galicia. Tema del Premio Extraordinario Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1979 (Ed. 1980)
—PEREZ HERVADA, Eduardo. Ramón Otero Acuña. Un gaditano en Fonseca (Ed. 1980).
—GESTAL OTERO, Jesús y TOJO SIERRA, Rafael y equipo. La meningitis en Galicia. Premio Extraordinario Fundación «Pedro Barrié de la Maza» 1980 (Ed. 1983).
—ANSEDE MARTINEZ, Alicia. La subnormalidad en Galicia. Premio Extraordinario Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1981. (Ed. 1984).
—GESTAL, J. J.; MONTES, A.; BARROS, J. M. y SMYTH, E. Tabaco y patología. Premio Extraordinario Fundación «Pedro Barrié de la Maza» (Ed. 1987)

SERIE MUSICAL

—MARTINEZ TORNER, Eduardo, y BAL Y GAY, Jesús. El Cancionero Gallego (1973). (Agotado)
—LOPEZ CALO, José. La Música Medieval en Galicia (1982).
—SCHUBARTH, Dorothé. Cancioneiro Galego de tradición oral (1982). (Agotado).
—SAMPEDRO Y FOLGAR, Casto. Cancionero Musical de Galicia (1982).
—SCHUBARTH, Dorothé. Cancioneiro Popular Galego. Vol. I «Oficios e Labores» (1984).
—SCHUBARTH, Dorothé. Cancioneiro Popular Galego. Vol. II Festas Anuais (1985)
—SCHUBARTH, Dorothé. Cancioneiro Popular Galego. Vol III. «Romances tradicionais».
—SCHUBARTH, Dorothé. Cancioneiro Poular Galego. Vol. IV «Romances novos, narrativas e sucesos locais, coplas locais», y V. «Cantos dialogados» (1988)

SERIE RELIGIOSA

—CASADO NIETO, Manuel. Sagra Biblia en Galego. Libros Históricos II, Os Profetas III. Libros Poéticos e Sapiencies IV (1983).
—DIAZ FERNANDEZ, José M.ª El Papa en Galicia (1982).

SERIE ILUSTRADOS, SOCIOLOGOS Y ECONOMISTAS GALLEGOS

—GONZALEZ LOPEZ, Emilio. Luis López Ballesteros. Ministro de Hacienda de Fernando VII. (1987).

OTRAS PUBLICACIONES:

—VALLEJO NAGERA, Juan Antonio. El Ingenuismo en España (1982).
—CARBALLEIRA, Alejo y otros. Bioclimatología de Galicia (1983).
—MIRABLES BEDERA, Rosario y equipo. «Galicia en su realidad geográfica». (Ed. 1984)
—GALICIA DESDE EL AIRE (1985). Coeditado con el Ministerio de Defensa. (Agotado)
—GALICIA DESDE EL AIRE (1987). 2.ª edición.
—GRUPO UNIVERSITARIO DE CAMARA. Compact-disc de la música medieval en Galicia (1988).
—NOVELAS EN CASTELLANO DE D. RAMON OTERO PEDRAYO (1988).
Tomo I: Las palmas del convento - La fiesta del conde Bernstein (inédita).
Tomo II: Adolescencia - La vocación de Adrián Silva.
—GARCIA GONZALEZ, Constantino. SANTAMARINA, Antón. FERNANDEZ REY, Francisco: ALVAREZ BLANCO, Rosario, y GONZALEZ GONZALEZ, Manuel. Atlas lingüístico galego. Vol. I - «Morfoloxía verbal» (1988)

PUBLICACIONES NO VENALES

Cuadernos Galicia-CEE
—Introducción
—Sector Pesquero
—Sector Lácteo

II

EN IMPRENTA

—FOLGAR DE LA CALLE M.ª del Carmen. Simón Rodríguez.
—GARCIA ALCAÑIZ, Julia. El neoclásico en Galicia.

III

EN PREPARACION:

—BANGO TORVISO, Isidro G. Arquitectura románica en Orense
—ROSENDE VALDES, Andrés. A La silleria de coro de San Martin Primario
—PARDO DE GUEVARA-VALDÉS, Eduardo J. Los Condes de Lemos en los siglos XIV y XV.


FUNDACION PEDRO BARRIE DE LA MAZA
CONDE DE FENOSA
NOSA
A
FE
6·XI·66

ELISA
FERREIRA
PRIEGUE

GALICIA EN EL COMERCIO MARITIMO MEDIEVAL