

# **GALICIA EN LA MARISMA DE CASTILLA. LA DINAMICA DE LOS INTERCAMBIOS MERCANTILES**

**Elisa Ferreira Priegue**

Universidad de Santiago de Compostela

Hablar de Galicia separada de sus vecinas sería meterla en una burbuja artificial, descontextualizarla; está fuertemente texturada en la trama urbana y portuaria objeto de este Seminario y, tal vez para desilusión de quienes, acercándose por primera vez al tema, esperaban un fenómeno con un rostro nuevo, se pueden reconocer fácilmente en el mundo marítimo gallego los rasgos familiares, comunes y tradicionales de la mayor parte de los pequeños mundos del Golfo de Vizcaya.

Aunque los comienzos de su protagonismo urbano y mercantil son tempranos para esta zona, esa aportación se va a centrar en la Plena y especialmente en la Baja Edad Media, precisamente a partir de la fundación de las nuevas villas portuarias que va a marcar, respecto al pasado de los *portus* más o menos espontáneos, el inicio de una nueva etapa y de unas nuevas condiciones. Condiciones que se van a prolongar en gran medida en la Edad Moderna por lo menos hasta mediados del siglo XVI.

Nuestro campo de investigación se encuentra, por otra parte, condicionado por el problema de las fuentes urbanas gallegas: tanto los fondos notariales como municipales de las villas portuarias escasean lamentablemente, y se ha recu-

rrido mucho a fuentes de fuera, a través de las cuales sabemos más sobre los contactos extranjeros —barcos, mercaderes, mercancías— que sobre el comercio interior, la configuración urbana y portuaria, la política económica y la sociedad de estos puertos.

## EL CARÁCTER DE LAS VILLAS DE LA MARISMA

La geografía de la franja costera del Norte y Noroeste comparte unas condiciones comunes: orientada al mar, al Golfo de Vizcaya, y mal comunicada con el interior: separada de las tierras del pan y del vino por macizos montañosos y desfiladeros muy duros, cerrados a menudo en invierno<sup>1</sup>. Una franja costera con unas condiciones climáticas que —en general— no permiten a sus habitantes cultivar lo que quieran y les obligan a acarrear artículos básicos como el trigo y el vino desde el interior, con costos elevados y abastecimiento problemático o, la alternativa, a importar por mar. Alternativa a la que pronto ven ventajas: les resulta mucho más barato sólo en costos de transporte, parte de la mercancía les es servida a domicilio por otras flotas, y tienen acceso así a algunos artículos que tampoco podrían adquirir en territorio castellano-leonés.

La evolución política de los distintos componentes territoriales va a marcarlos también. Por orden de desarrollo, los puertos más antiguos son los de Galicia y Asturias, salida al mar del reino de León. Puertos con apertura al mundo occidental antes de que se franquease el camino de Santiago y se abriesen rutas hasta ellos desde el interior de la Península. Pioneros, pero arcaicos, predominará

---

<sup>1</sup> Sobre las comunicaciones entre la Marisma y el interior, podemos citar, por orden geográfico: FERREIRA PRIEGUE, E.: *Los caminos medievales de Galicia*. Orense, 1988; ALVAREZ LLOPIS, E., y BLANCO CAMPOS, E., *Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media*, «I Encuentro de Historia de Cantabria». Santander, 1999, v. I, p 491-521; el estudio del camino Burgos-Laredo presentado por R. PÉREZ BUSTAMANTE en *El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla Siglos XIV y XV*, «Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age», París 1981, pp.163-178; BARRENA OSORO, E., *Historia de las vías de comunicación de Guipúzcoa. I. Antigüedad y Medioevo*, San Sebastián, 1991; también GARCIA DE CORTAZAR, J.A., en *Historia de Donostia/San Sebastián*, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 31-32. Para Asturias, RUIZ DE LA PEÑA, J.I., *El coto de Leitariegos en la Edad Media*, «Asturiensia Medievalia», 3 (1979), 173-215.

el modelo antiguo, de fondo de ría sin prolongación a un tráfico fluvial. Recibirán una atención menos directa al incorporarse a la Corona de Castilla, cuyos puertos, las Cuatro Villas de la costa, se orientarán hacia nuevos planteamientos: van a ser los puertos de la lana castellana, con Burgos a sus espaldas. Guipúzcoa, más internacional, va a ser la salida al mar de Navarra por San Sebastián. Tras haber recibido su fuero de Sancho el Sabio en 1180, cuando pase a soberanía castellana, genera nuevos puertos y altera sus relaciones con el traspais<sup>2</sup>. El señorío de Vizcaya —que, salvo Bermeo, un adelantado, se incorpora tarde— tendrá, a los efectos que nos interesan, distinto régimen aduanero que los otros.

Todos estos territorios unidos acaban, de cara al exterior, constituyendo un sector del litoral con personalidad propia, la Marisma de Castilla, definida, según un documento de 1404, como: «...*la Marisma e costera de Espanna. Esto es a saber, de tanto quanto se estiende e diga e tiene de la villa de Fuente Rauia fasta la çibdat de Tuy...*»<sup>3</sup> La Marisma es ante todo una expresión geográfica, en la que, como vemos, entran todos los territorios entre el Miño y el Bidasoa. No creo que a estas alturas sea ya necesario aclarar confusiones pasadas entre la Marisma y la Hermandad que llevó su nombre y que fue una liga particular dentro de ella<sup>4</sup>.

En un mundo económico donde las transacciones exteriores se hacen atendiendo preferentemente a compensar importaciones con exportaciones y a que salga del reino el mínimo de metal precioso posible, también comparten, hasta la segunda mitad del siglo XIV, unos rasgos poco favorables: no tienen una producción artesanal exportable —con la excepción, más bien tardía, de la metalurgia vizcaína—; los productos de la tierra —pescado, madera, vino, hierro—, cuando los hay excedentarios, están marginados del comercio internacional; la lana, la exportación masiva más temprana, no es suya, viene del interior.

---

<sup>2</sup> «El eje político y de comunicaciones más importante dejaba de ser la vía de San Sebastián a Pamplona para ser sustituido por los caminos que comunicaban la costa guipuzcoana con Vitoria y a ésta con Burgos»- GARCIA DE CORTAZAR, J.A., Una villa mercantil. 1180-1516, p. 26, en *Historia de Donostia/San Sebastián*, dir. por Miguel ARTOLA, Donostia-San Sebastián, 2000

<sup>3</sup> Concordia entre los puertos de la Marisma y los de la Gascuña inglesa, publ. SOLÓRZANO TELECHEA, *Patrimonio documental de Santander*, nº 43

<sup>4</sup> FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp. 495-496.

En resumen, que necesitan comprar fuera casi todo, y carecen de una mercancía propia que en esos momentos cotice en los mercados y con la que facilitar esas compras. La balanza de pagos está descompensada en su perjuicio y buscan compensarla con exenciones fiscales, de donde la situación de «acarreo», que marca muchos aspectos de las importaciones y exportaciones del sector.

Pero el gran componente unificador va a ser una cultura marinera procedente de una tradición común: la gascona.

Las infraestructuras técnicas y jurídicas: poco originales, herencia gascona muy fuerte, que comparten con todos los demás territorios y que vehicula a su vez la tradición romana en el Golfo de Gascuña (Burdeos); llega hasta el siglo XII como un conjunto de prácticas, técnicas, usos y costumbres marítimas que van a irradiar, en los barcos de los navegantes gascones, a la regiones costeras que están despertando al comercio.

Esta herencia se concreta en:

— El marco jurídico e institucional: los Roles de Olerón, «El Código» por excelencia, que es una supervivencia de derecho marítimo antiguo convertido en jurisprudencia y derecho consuetudinario entre mercaderes y hombres de mar

— Otras prácticas e instrumentos legales: cartas de fletamento, conocimientos de embarque, préstamos a riesgo, etc. = el mismo modelo *mutatis mutandis* en Galicia que en el resto de la Marisma, en Francia, Inglaterra... prácticamente lo que varía es el idioma.

— Los tipos de barco: no hay préstamos nórdicos (= escandinavos). Los buques típicos que se desarrollan en el Golfo de Vizcaya son de creación gascona y tradición romana; no el barco romano mediterráneo cuyo exponente clásico es la galera, sino el barco romano atlántico, la *navis oneraria* «redonda», un tipo que seguramente sobrevive durante la alta Edad Media (sabemos muy poco de esto), y a partir del cual se van a desarrollar los mercantes de altura a pura vela a partir del XII. La nao, coca, orca, ballener, barca, son tipos gascones. Galicia adopta algunos de los más corrientes. Va a tener siempre una flota mercante con una gama tipológica muy simple, sin desarrollar tipos regionales y casi sin recibir otras influencias (excepciones: la carabela, el ballener que más que de modelo gascón es aquí anglo-bretón...)

— Unas unidades comunes de medida, embalaje y arqueo, utilizadas en el mundo mercantil y marítimo internacional, en paralelo con las nacionales y territoriales: el tonel de ca. 900 litros y sus submúltiplos, que se usa indistintamente como medida de capacidad para líquidos (vino) y como unidad de arqueo para buques; las unidades de comercialización de pescados concretos (millar para la sardina, docena para la merluza) y de los cueros (traca/tagasa/tacque/dacre...). La dicotomía entre el tonel vizcaíno y la tonelada andaluza será un fenómeno posterior, ya del siglo XVI.

— Un vocabulario marítimo y mercantil masivamente gascón, simplemente galleguizado o castellanizado si la palabra lo requiere. Vocabulario que también se desdibuja con el tiempo: más tarde la jerga náutica se plagará de genovesismos y mucho más tarde de anglicismos propiamente insulares, distintos del «anglo-gascón» de Bayonne o de Burdeos.

En suma, una falta de originalidad que muestra los fuertes rasgos comunes transmitidos y mantenidos, y que aquí es una ventaja: la de la homogeneidad que facilita los intercambios en todo el Golfo y Canal por encima de las diferencias políticas y culturales.

Pero dentro de este territorio con tantos rasgos comunes, se perfilan tres sectores bien diferenciados y complementarios, que además tienen conciencia de sus rasgos e intereses comunes:

— vasco-castellano — sus principales puertos constituyen, en 1296, la Hermandad de la Marisma.

— astur-galaico cantábrico, con su punto de inflexión jurídico en el cabo Finisterre, pero con su puerto-charnela en A Coruña, que participa de los caracteres de este sector y del siguiente. En 1295 los puertos de Avilés, Colunga, Ribadesella, Llanes, Viveiro y Betanzos habían entrado, junto con otros puertos del antiguo reino de León, en una Hermandad efímera de carácter más político que mercantil.

— galaico-portugués atlántico. El hecho va más allá de las fronteras políticas; hay que incluir en este espacio económico-cultural al Norte de Portugal. Hubo un pasado común, aunque ya remoto; hay grandes afinidades económicas y un intercambio de gentes que se va a institucionalizar no en otra Hermandad,

sino en hermanamientos individuales entre villas a ambos lados de la frontera, con privilegios de doble vecindad y lo que ellos significan a la hora de las exenciones fiscales<sup>5</sup>.

En la Baja Edad Media, las flotas mercantes de la Marisma van a desarrollar dos líneas de tráfico paralelas, que van a dar la tónica de su actuación en el mundo atlántico y sus alrededores, y que van a caracterizar a los distintos sectores de la costa:

— La de «lana-y-hierro», que es prácticamente monopolio de los vizcaínos, aunque siempre se infiltren en ella mercaderes y patrones de los otros sectores. De este tráfico quedan muy marginados los gallegos: de ahí su poca presencia en los grandes consulados de castellanos de Bretaña, Normandía, Flandes... dominados por los mercaderes del eje Burgos-Bilbao.

— La que podemos denominar globalmente «productos del Sur» (vinos, especias, tintes y mordientes, fruta, aceite...) , procedentes de Portugal, Andalucía, el reino de Granada, los puertos del Mediterráneo... una línea miscelánea, en la que encontramos un grupo interesante de vascos y castellanos, y algunos asturianos, pero que está trabajada masivamente por gallegos y portugueses del Norte, que juegan ahí su carta principal.

Hay que señalar que:

— unos y otros suelen coincidir en los mismos puertos, pero moviéndose en círculos distintos

— desarrollan paralelamente una importante actividad de servicios de transporte

— sus cargamentos de retorno (sobre todo paños) son muy similares a los de la primera línea.

## EL SECTOR MARITIMO GALLEGO

Este es el marco en que se va a desarrollar la actividad de las villas portuarias gallegas.

---

<sup>5</sup> FERREIRA, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp.635 ss.

Pero éstas van a contar con unos factores diferenciales:

### **A) La configuración costera y la estructura de su poblamiento urbano**

Las rías gallegas no son simples abras o ensenadas: son entrantes muy grandes, muy poblados ya, o con mucho potencial de poblamiento y apertura de puertos que podrían competir entre sí. En ellas proliferarán poblaciones menores, mantenidas en una posición subordinada a la villa dominante en cada ría. La política poblacional es, en efecto, crear una red de puertos restringida, con una villa portuaria por ría o sub-ría (el caso del chaflán coruñés, por ejemplo), con privilegios exclusivos de «carga y descarga», es decir, de exportación e importación. El comercio marítimo es aquí una actividad no sólo esencial sino exclusivamente urbana. Estos puertos son los que, en virtud de privilegios, monopolizan toda la actividad mercantil y concentran los controles fiscales del comercio interior y exterior. Hay otros puertos menores, pesqueros o de servicio; pero no se puede realizar carga/descarga en ellos, y cualquier otra actividad relacionada con el mar (pesca, salazón, construcción naval, flotaje de madera...) tiene que pasar por el control de la villa portuaria, o canalizarse a través de ella.

Estos puertos son, de Sur a Norte y de una manera muy general, teniendo en cuenta que varios de ellos van a ser «apeados» de la lista en ocasiones: en la embocadura del Miño: Tuy y La Guardia, con un papel muy modesto; en la ría de Bayona: Bayona de Miñor; en la de Pontevedra: Pontevedra; en la de Arousa, Padrón; en la doble de Muros y Noia, con sus aguas bien delimitadas, las respectivas villas; un conjunto de rías y bahías del Noroeste, que albergan los puertos de Coruña, Betanzos, Ferrol y Pontedeume; también en sus propias rías y dominándolas, los puertos de Santa Marta de Ortigueira, Cedeira, Viveiro y Ribadeo.

Esta nómina, en la que sólo cuatro o cinco puertos van a tener verdadera importancia, se ve afectada, de cara a la Edad Moderna, por dos tendencias:

a) Se decantan unos pocos puertos para comercio serio con la zona del Golfo-Canal-Mar del Norte: A Coruña, Viveiro y Ribadeo, todos con acceso directo al Cantábrico. Son los puertos de donde proceden los barcos y mercaderes que encontramos regularmente en la práctica cotidiana, aunque haya otros incluidos entre los privilegiados y ocasionalmente aparezcan también practicando el comercio atlántico. Los puertos de las Rías Bajas jugarán más la carta del comercio

mediterráneo; entre ellos, Pontevedra, que es con mucho el más importante, tendrá algún comercio directo con los puertos del Norte; pero la mayoría de los vecinos de Noia, Muros, Bayona, etc. aparecen por aguas cantábricas en su dimensión de transportistas y revendedores.

b) Al mismo tiempo, se abre un poco la mano respecto a las restricciones, probablemente debido a la pujanza cobrada con la salazón: puertos menores van proliferando y cobrando importancia; son en su mayor parte puertos de señorío, que prosperan primero con el comercio de pescado y se aventuran luego al tráfico general: Vigo, Cangas, Redondela, la Puebla del Deán, Finisterre...

### **B) Unos contactos únicos y privilegiados:**

— Las líneas regulares genovesas, venecianas, florentinas, catalanas... que hacen escala en Coruña/Ferrol exclusivamente y siguen viaje directo a Inglaterra/Flandes sin entrar en el Golfo de Vizcaya. Estas líneas son muy valiosas como enlace directo con el Mediterráneo, por un lado, e Inglaterra y Flandes por otro, y este contacto justificaría por sí solo la presencia en Coruña y de la Baja Edad Media en adelante, de mercaderes del círculo de Burgos.

— Las peregrinaciones por mar. Todos los años, de forma regular a partir de mediados del XIV, acuden cientos de buques a La Coruña, procedentes sobre todo de las Islas Británicas, pero también de los puertos hanseáticos y de Bretaña, incidentalmente de los países escandinavos: contactos con pueblos y puertos que de otra manera — por la situación bélica o la lejanía— es difícil que lleguen a estas costas. Son interesantes sus implicaciones extrarreligiosas: son navíos mercantes normales que, a diferencia de los que navegan a Tierra Santa, además de peregrinos traen y llevan mercancías. Además, están bajo especiales condiciones de protección y neutralidad, y ello va a permitir unos excepcionales contactos directos entre Galicia y países corrientemente hostiles.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> ALMAZÁN, V., *Las vías marítimas de peregrinación a Santiago de Compostela de los países escandinavos*, *Actas Congreso de Estudios Jacobeos*, Santiago 1995, pp. 17-27; FERREIRA, E., *La Ruta Ineludible: las peregrinaciones colectivas desde las Islas Británicas en los siglos XIV y XV*, *Ibid.*, pp.277-289. CHILDS, W., *English Ships and the Pilgrim Route to Santiago*, *Actas II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos*, Santiago 1998, pp. 79-91; FAVREAU-LILIE, M.-L., *Reys ad Sanctum Jacobum in Ghalecia. The Pilgrimage from the Hanseatic Seaports to the tomb of the Apostle James: some reflections*, *Ibid.*, pp.120-133.



Sin embargo, hay que señalar que no es la actividad en este espacio, al que está enfocada la temática de este seminario, la que da su personalidad original al comercio gallego: a partir de fines del XIV existe un comercio con el Mediterráneo en condiciones muy distintas, que va a afectar indirectamente a éste; pero esa es otra historia.

De lo que tratamos aquí es del aspecto más convencional —y seguramente el menos exitoso— del comercio marítimo gallego. No sabemos todavía muy bien en qué medida los viajes mediterráneos se van a reflejar en los intercambios a lo largo de la Marisma; si los gallegos distribuyen en los puertos del Cantábrico, junto con sus propios vinos, los vinos de Marsella y de la Corona de Aragón y los paños catalanes, que son las únicas importaciones significativas que se traen de allí y más bien tarde; la respuesta puede venir de investigaciones hechas desde Asturias, Cantabria y Euskadi.

## UN MUNDO MARÍTIMO Y MERCANTIL CON POCAS COHESIÓN

No se puede hablar en Galicia de un sistema portuario ni urbano, y no sólo porque pensemos en la dicotomía puertos de realengo/señorío. Cada puerto, incluso los que están integrados en un señorío único como el del Arzobispo de Santiago, es un mundo propio. No hay intercambios, no hay mercados complementarios entre los puertos gallegos. Los marinos y mercaderes de Galicia, ni siquiera los de un grupo determinado de puertos, nunca se van a constituir en una organización que rebase el marco de la cofradía urbana: no va a haber nada parecido a una Hermandad de la Marisma, ni una Universidad de Mercaderes, o un Consulado. Si algunas veces se usa el término de «universidad» es para denominar esa clase de conjunto informal que hoy llamamos un «colectivo», y que encontramos rarísimas veces en la documentación de la época referido a Galicia.

En las concordias de 1404 y 1407 entre los puertos de la Marisma de Castilla y los gascones, se pone en evidencia este fenómeno. En la primera, sólo actúan los procuradores de Santander, Bermeo, San Sebastián, Bilbao, Lequeitio, Ondárroa, Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Laredo, San Vicente y Fuenterrabía. Unos cuantos puertos vascos, y los principales asturianos y gallegos son incluidos

en la tregua pese a que ninguno de ellos presentó «procuradores, nin poderes suficientes»<sup>7</sup>. En la concordia de 1407, se acusa por parte de Galicia y Asturias una mayor —pero incompleta— iniciativa. Tres procuradores compartidos: Pero Fernández de Avilés representando a todos los puertos asturianos y a los gallegos de Noia, Pontevedra y Bayona de Miñor; Domingo de Bolacia, de San Sebastián, por la «villa e vniversidad de la Corunna», y las villas de Ferrol, Pontedeume, Betanzos y Malpica, y un gallego, Juan Gago, por Viveiro, Cedeira y Santa Marta de Ortigueira. Estos dos últimos procuradores representan, además, a los otros puertos gallegos que no tienen procurador propio.<sup>8</sup>

La tónica de las relaciones entre villas marineras gallegas es la rivalidad, la defensa de los privilegios de vecinos frente a forasteros, y la lucha de cada una por atraer el tráfico hacia sí. Esto no excluye que a nivel de individuos haya asociaciones y «compañías» efímeras para viajes, operaciones mercantiles, transporte y armamento naval... pero es algo completamente coyuntural.

## LA OFERTA Y LA DEMANDA DE GALICIA

Con mejor clima, ricos caladeros y más superficie cultivable que permiten una producción agrícola, ganadera y pesquera más variada y excedentaria, Galicia presenta una oferta interesante para aprovisionamiento en víveres a los otros territorios cantábricos menos favorecidos en este sentido. Pero a nivel de comercio de exportación, sólo tiene relativo interés en el resto del espacio atlántico:

No hay forma de colocar su pescado en masa en el imperio del arenque — y tendrán suerte de poder introducirse en el mercado mediterráneo. Tardíamente, sin embargo, abastecerán de sardina a varias villas de la cornisa cantábrica, especialmente a Bilbao.

La producción de vino es elevada, con acceso fácil a los puertos. Pero sólo se van a introducir en el gran comercio a partir de los años 50 del XIV, tras la cri-

---

<sup>7</sup> Publ. SOLORZANO TELECHEA, J.-A., *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria, Santander*, 1998, nº 43.

<sup>8</sup> *Ibid.*, nº 44.

sis coyuntural de los vinos gascones provocada por la Peste Negra. Tendrán bastante éxito en esta línea, dentro de la tendencia general a la ruptura del monopolio bordelés y aunque van a encontrarse con mucha competencia desde otras regiones europeas, pero aguantarán bien el tipo por lo menos hasta bien entrado el XVI.

Hay otras mercancías que tienen buena aceptación, pero que los gallegos no pueden exportar en cantidad: el hierro, sacado sobre todo por Viveiro, Ribadeo, Santa Marta..., frente a la fuerte competencia vizcaína; los cueros y pieles, subproducto de la ganadería y la caza; la madera, imposible de colocar en el Norte y cuya exportación se vuelca hacia la fachada portuguesa-andaluza y el Mediterráneo. En este capítulo, por lo tanto, muy poco potencial de intercambio y abastecimiento al resto de la Marisma.

En cambio, y a causa del limitado desarrollo artesano, la demanda gallega es muy variada y generalmente muy cara. Importan, directamente o a través de intermediarios, prácticamente de todo. Paños, de calidad media-alta, en cantidades masivas; toda clase de artículos manufacturados: suntuarios, complementos y accesorios del vestido (sombrreros, calzado, bolsas), ropa confeccionada, armas buenas, objetos de arte, utillaje fino, papel; especias de uso alimenticio, sobre todo; menos de las otras especias y drogas más usadas en la industria textil, curtidos, pinturas, etc.

Además, otras mercancías más modestas pero fundamentales: sal, de la que hacen un consumo muy superior al resto de la costa; efectos navales de todo tipo y trigo.

El resultado es una balanza de pagos muy descompensada. La política ideal de «trueque y compensación» no funciona. Las exportaciones tienen menos valor que las importaciones y hay que reforzarlas con el pago en otras especies:

— dinero en metálico (oro y plata). Castellano, cuando hay una moneda de buena ley; si no, usan otras monedas fuertes del área (coronas de oro francesas e inglesas, reales de Flandes, florines de Aragón...)

— servicios de transporte prestados por una flota deficitaria.

— comercio intermediario. Les vale todo, como a los demás mercaderes medievales; pero tienen unas líneas de acción favoritas:

— reventa de artículos del Sur en el Norte: Vino, aceite, especias, drogas, fruta seca...

“ — reventa en el extranjero de hierro vizcaíno, muchas veces importado de Vizcaya a Galicia en régimen de tráfico interior; es seguramente el único artículo del sector vasco-cantábrico en el que actúan como intermediarios; en el mercado y transporte de la lana no se pueden meter.

— tráfico de cereal (trigo y centeno) en todas direcciones, al ritmo de excedentes y carestías.

Galicia demanda otro servicio poco desdeñable: el mercado de fletes. La flota mercante gallega está utilizada al máximo, y a veces no da abasto: está empeñada a fondo en el transporte de pescado al Sur. Por otra parte, a los mercaderes y transportistas gallegos no les gusta correr riesgos en tiempo de guerra. Frecuentemente recurren a buscar barcos —de refuerzo o neutrales— en otras partes:

— transportistas mercenarios entre los que, al lado de los bretones, holandeses, hanseáticos y portugueses, tienen un papel relevante los vizcaínos..

— asociación de mercaderes gallegos sin barco con otros de fuera que lo aportan: ahí suelen preferir a compatriotas de la cornisa cantábrica: asturianos, castellanos y vascos.

Así, paradójicamente, Galicia ofrece los servicios de transporte de sus propios barcos como una de las formas de absorber sus costos de importación; pero al mismo tiempo ofrece en paralelo flete para otros transportistas, dependiendo de unos condicionantes complejos:

— la situación internacional

— recurso de los gallegos a transportistas neutrales

— actuación de los gallegos como transportistas neutrales al servicio de otros.

— la oferta de transporte de patrones no gallegos a precios económicos

— sus propias disponibilidades coyunturales de barcos.

Con todos estos condicionamientos, el comercio gallego con los países atlánticos y del Norte tiene unos perfiles mucho menos netos que en el Mediterráneo:

— procedencias heterogéneas de patrones de barco y mercaderes

— gama muy variada de asociaciones entre los mismos, por lo que respecta a participación en la propiedad del buque y las operaciones mercantiles

— difícil a veces saber qué es lo que están haciendo exactamente: comercio propio intermediario / transporte por cuenta ajena / ambas cosas.

— rutas poco regulares, condicionadas por lo variado de las mercancías de exportación/importación, y por el *tramping* que ellos mismos o sus transportistas practican. A veces salen para un viaje sin saber dónde van a rematar: van a colocar tal mercancía, hasta que se acabe, o a cargar tal otra, donde la encuentren. El *tramping* es una modalidad de transporte y distribución particularmente empleada a lo largo de la Marisma de Castilla.

### **Los puntos fuertes del comercio gallego bajomedieval:**

— Reflejos a la hora de captar nuevos e importantes mercados en breve plazo, gracias a su amplia gama de contactos. Sabemos bien cómo se hacen un lugar en el comercio de vino atlántico a raíz de la crisis de las exportaciones bordelesas en 1348-51 y cómo salen al paso de la demanda catalana de pescado, detectada en los puertos portugueses, y se introducen en el Mediterráneo, entre 1375-1380.

— Posibilidad de establecer afortunados mercados complementarios para importaciones relevantes en cuanto su vino tiene demanda en el mercado: les servirá para intercambiarlo por sal bretona, efectos navales y paños de calidad.

— Comercio con muy pocas dependencias y restricciones. Está relativamente libre de intermediarios forasteros; la fiscalidad, real y señorial, es menos estricta que en otras partes y tiende a favorecer los intercambios. Los controles aduaneros son bastante ineficaces. En el capítulo importantísimo de pesca-salazón-exportación: los mareantes —el término designa, en Galicia, a los pescadores asociados e integrados en una cofradía— controlan en gran medida todo el proceso, desde las capturas hasta el transporte del pescado «*merchante*». Aunque parte de la exportación de pescado esté también en manos de mercaderes, no se da aquí el tipo del «*hôte*» normando o del «*fishmonger*» inglés que controlan y explotan a los pescadores.

— Producción propia de material auxiliar necesario — desde barcos hasta tonelería — con materias primas de la tierra.

### **Los puntos flacos:**

— Nos movemos en un mundo de cifras modestas y dinero asustadizo. No hay capitales fuertes invertidos, no se arriesga. Aunque la población mercantil

es muy numerosa, no se destacan grandes hombres de negocios.

— Falta de espíritu especulador y aventurero. Rechazo de prácticas con componente de azar o de especulación, como por ejemplo el seguro marítimo; abandono de rutas hostiles, en las que se introducen, como transportistas suyos o ajenos, los vizcaínos.

— Balanza de pagos desequilibrada, como hemos visto, en algunos capítulos.

## **LAS RELACIONES COMERCIALES**

Dentro del área Golfo de Vizcaya-Canal-Mar del Norte, los gallegos se mueven en su propio espacio geográfico y político. Su posición no es de neutrales: están involucrados, como súbditos castellanos, en todos los conflictos económicos y bélicos del área. El mayor, el que marca la época bajomedieval, va a ser la guerra de los 100 Años, telón de fondo de la vida marítima del Golfo de Vizcaya, con sus amplias derivaciones. La Peste Negra, por su parte, va a significar para Galicia y otras economías regionales del litoral, un viraje radical, de signo positivo: se van a convertir en territorios exportadores a unos mercados que antes les estaban cerrados.

### **Antes: S. XII - ca. Mediados XIV**

Fase de máxima similitud y pocos intercambios: es el momento de génesis y desarrollo de las villas marineras gallegas, al mismo ritmo que la mayoría de los puertos de esa zona. El comercio marítimo está despertando a escala general, y es precisamente a lo largo de la cornisa cantábrica donde se inician los primeros contactos.

Al principio, se trata de un comercio pasivo; los puertos que se estrenan reciben sobre todo naves gasconas, procedentes sobre todo de Bayonne. Aunque es probable que ya tengan algunos barcos por lo menos desde los años 40, no se sabe nada, para Galicia, sobre los comienzos de su flota y comercio activo hasta muy tarde, en el último tercio del XIII. Cuando los encontramos, están participando en las rutas y mercados comunes a los barcos de Avilés, Castro, Laredo,

Bermeo, San Sebastián y el resto de los puertos de la costa cantábrica: comercio con Brujas-L'Ecluse y los puertos del Sur de Inglaterra, con Harfleur y La Rochelle, transportando vinos de Burdeos y sal de Gascuña, y desde muy pronto, participando también como transportistas e intermediarios en el comercio con Lisboa y Sevilla hacia el Norte

La economía regional de Galicia no tiene en ese momento una mercancía lo bastante específica e importante para darle una baza a jugar; por lo tanto la posición de los gallegos es poco fuerte frente al resto de sus compatriotas, más veteranos y con mejores flotas. Les cuesta mucho hacerse un lugar como exportadores. Les interesa sobre todo importar, y el dinero para hacerlo se lo ganan como intermediarios y transportistas. Predominan aquí, seguramente por tradición y posición geográfica, los puertos del Norte: Coruña, Viveiro, Ribadeo. La hora de las Rías Bajas todavía no ha sonado.

### **Cambio de derroteros: un proceso largo pero inexorable entre fines del XIII y fines del XIV**

— Se forma la Hermandad de la Marisma, bloque vasco-castellano. Los vizcaínos, sobre todo, con el monopolio práctico de la exportación de lana y hierro, dos artículos de peso en los mercados del Golfo. Se forman las grandes colonias mercantiles de Brujas, Nantes, Harfleur y luego Rouen en torno a este tráfico. Los gallegos se quedan fuera de él.

— Crisis de las exportaciones de vino de Burdeos con motivo de la Peste Negra. Los puertos de la Marisma saltan sobre la oportunidad, tratando de salir al frente de la demanda. Castro Urdiales con el vino de su traspáis, el ya conocido como vino de «Ordiale» desde fines del XIII, y cuya exportación, bien documentada, experimenta seguramente un repunte; en Asturias —y al principio en Galicia— lo adquieren en el interior para exportar; en muy pocos años, Galicia está ya exportando el de sus propios viñedos de la costa cantábrica, el «vino de Vivero».

— Cambio de alianzas políticas: acercamiento a Francia contra Inglaterra. El comercio con Francia interesa sobre todo a los vasco-castellanos. Al margen de él, gallegos e ingleses, sin dejar de ser enemigos, tienen intereses comerciales

más fuertes: mercados complementarios de paños/vino. Se mantienen mal que bien los intercambios. Peregrinaciones por mar a La Coruña desde los 1360's permiten un cierto tráfico pacífico.

— Los gallegos abandonan prácticamente la costa gascona y prefieren la travesía directa del Golfo hacia Inglaterra/Normandía/Flandes. No del todo, sin embargo: con el resto de la Marisma continúan sus ambiguas relaciones con la Gascuña inglesa, desde St-Jean-de-Luz hasta Burdeos: acarreo, abastecimiento de sal, pesca, asaltos en el mar...les afectan también frente a los ingleses en sus otras rutas.<sup>9</sup>

— La relación castellano-bretona, buena y estable, cobra interés propio para Galicia. Antes, los primeros contactos parecen haberse dado en la peregrinación por mar. A fines del XIV despega el comercio marítimo bretón y en particular las salinas de la Bahía de Bourgneuf. Los gallegos, como he indicado, tenían poca relación con la colonia castellana de Nantes salvo como transportistas, y aquí van a encontrar su mundo: el de los múltiples puertos del Morbihan, Finistère, Léon... donde encuentran otro mercado complementario vino-sal y efectos navales, con intercambios plenamente bilaterales.

Las consecuencias van a ser importantísimas para Galicia: ayudan a lanzar la salazón y exportación de pescado y a abrir un capítulo nuevo: la lucrativa salida al Mediterráneo, a donde se desvía gran parte de los efectivos de A Coruña y las Rías Bajas. Traerán de vuelta dinero contante en oro y mercancías del sur, que alimentarán sus intercambios con el Norte.

Con Flandes los contactos son tan regulares como antes. Al margen de las colonias castellanas de Brujas y luego de Amberes, los gallegos practican su propio comercio directo desde Coruña, Viveiro y Ribadeo, puertos armadores de grandes navíos, y desde los puertos de las Rías Bajas, cuyos navíos menores encontramos sobre todo haciendo transportes desde el Sur. Brujas tiene mucho interés para ellos como para todo el mundo del área, y no sólo por los paños. Es su gran bazar, donde pueden conseguir las mercancías más variadas de todas las procedencias imaginables, de países lejanos, de países enemigos, sin desplazarse más allá. Los gallegos se gastan mucho dinero en el comercio de Flandes. Son

---

<sup>9</sup> V. Treguas y acuerdos en SOLORZANO, Patr.Doc. 43 y 44.



asiduos de L'Ecluse-Brujas, ahora con un mejor mercado para sus vinos, pero también importan indirectamente a través de otros, sobre todo de los vasco-cantábricos con quienes se están configurando una red secundaria de intercambios compensados complementarios a lo largo de la costa.

De estos mercados, de los intercambios entre Galicia y el resto de la Marisma de Castilla, vamos a tratar a continuación.

### **Asturias, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, territorios «de acarreo».**

Vistos los presupuestos geográficos y económicos, se entiende que, salvo excepciones como Oviedo, los centros urbanos económicamente más fuertes sean puertos de mar, con una función que no empieza y acaba en sí mismos, sino como centros de abastecimiento de sus territorios.

Es una prioridad acuciante asegurar tanto el abastecimiento de las villas y sus territorios como la propia vida económica de éstas, que gira en torno a la actividad comercial. Dada la mentalidad y la política mercantil de la época, que exige compensar importaciones y exportaciones, era vital, en primer lugar, proteger, fiscalmente o como fuera, los artículos que en cada región constituían su moneda de cambio más preciada: el vino en Galicia, el hierro en las provincias vascas. Se pide su franquicia, pues no son una mercancía cualquiera. Las alegaciones solicitando estos privilegios se basan en el concepto de «tierra de acarreo» aplicado a estos territorios. Son regiones que no son autosuficientes y deben importar del extranjero o acarrear de lejos desde el interior del reino los artículos de primera necesidad que precisen, a veces con gravosos sacrificios económicos y en detrimento de su balanza de pagos. Las ayudas pueden apuntar en varias direcciones:

- exención de diezmos de la mar para ciertos artículos, a la hora de importarlos, o de exportarlos cuando se trata de una mercancía vital para los intercambios.

- exención de alcabala y/o portazgo en situaciones parecidas del tráfico interior, o cuando se trata de una mercancía de reventa sobre la que recae el pago de alcabala al adquirirse en el interior y diezmo al exportarse.

- permisos y ayudas a determinadas explotaciones orientadas a la exportación para adquirir otros artículos a cambio.

Es una cuestión central de la política urbana, y se traduce en :

**A) Iniciativas del poder central, de oficio o por petición. Privilegios de los reyes, en los fueros iniciales, o por peticiones posteriores:**

— *Fuero de Oviedo de 1145*, citado por Ruiz de la Peña en su ya clásico *El comercio ovetense en la Edad Media*, distingue claramente un eje fiscalmente protegido costa-Oviedo-León, en beneficio de los ovetenses. «Omnes pobladores de Oviedo non dian portage nin ribage desde la mar ata Leon»<sup>10</sup>.

— *Castro Urdiales*: Cultivo del viñedo para exportación desde fines del siglo XIII: en 1300, Fernando IV exime de diezmo (de la mar) el vino de la tierra que se venda fuera del reino<sup>11</sup>.

— Los de Castro, exentos de portazgo en puntos que se van ampliando: en 1255 en Medina de Pomar y (Santander y Castro) en La Coruña; en 1285 en el resto del reino salvo Sevilla y Murcia<sup>12</sup>.

— Los de Santander, también con un sugerente cinturón de viñedos suburbanos, exentos de portazgo en todo el reino (salvo en Sevilla), por lo menos desde Alfonso X<sup>13</sup>.

— San Sebastián, id.

— Los vecinos de Betanzos tienen, no sabemos desde que fecha, y con existencia documentada en 1480, un privilegio que los equipara en franquicias con «la villa de Castro de Ordiales», lo que indica unas relaciones bastante asiduas<sup>14</sup>.

— Bermeo (que, por pertenecer a Vizcaya, estaría sujeto al pago de los diezmos de la mar), tiene un privilegio antiguo eximiendoles del pago de diezmos

---

<sup>10</sup> RUIZ DE LA PEÑA, J.I, *El comercio ovetense en la Edad Media*, Oviedo, 1990, p.38

<sup>11</sup> DIEZ HERRERO. Carmen, 'Ámbitos de dominio y ámbitos de dependencia. La villa y su entorno rural en la Edad Media, en *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*, Santander, Universidad de Cantabria, 2002, pp. 71-92, esp.p.75-83

<sup>12</sup> Cit.DIEZ HERRERO, C., *op. Cit.*, p.78. V. También AHN Clero 542/8.

<sup>13</sup> AHPC, Diversos, leg. 52/1, ed. SOLORZANO TELECHEA, J.A., *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria*, nº 31, Santander, 1998.

<sup>14</sup> No se conserva. Se alude a él en AGS Registro General del Sello, V-1480, 233.

por vituallas («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»), mientras hagan declaración jurada de que son para su mantenimiento y no para revender, práctica fuertemente sancionada. En 1452 se recuerda a los recaudadores de los puertos gallegos y asturianos que se lo sigan guardando<sup>16</sup>.

— Puertos de Galicia y Asturias, en las Cortes de Valladolid 1351, piden la exención de diezmos para la exportación de vino, ya que lo consideran un artículo de intercambio indispensable para su abastecimiento.

— Exención — por otra parte normal, pues se trata de tráfico interior — de pago de diezmos de la mar en el tráfico entre Galicia - Asturias y el resto de la costa de la Corona de Castilla, con mención expresa de Sevilla, Laredo, Castro y Santander<sup>17</sup>.

## **B) Acuerdos entre concejos:**

— Entre puertos — el más importante: la creación de la Hermandad de la Marisma entre villas cántabras, guipuzcoanas y la vizcaína de Bermeo para, entre otros objetivos, crear un frente de resistencia al pago de los impuestos — diezmo de la mar y saca — que gravaban su hierro<sup>18</sup>.

— Entre poblaciones portuarias y del interior. Muy característico lo que sucede en Galicia entre los centros urbanos exportadores de vino, Ribadavia y Ourense, y los puertos de Pontevedra, Noia, Muros. Pactos bilaterales, auténticos ejes, en los que un puerto hace un convenio con el concejo de comarca de viñedos para adquirirles el vino en exclusiva, o con un trato de favor, a cambio de abastecimiento en pescado, sal, y todo lo que entre por mar.

---

<sup>16</sup> Cuaderno de Portillo de 1452

<sup>17</sup> Cuaderno de Portillo de 1452, publi. E. FERREIRA, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, ap. Doc. N° 58.

<sup>18</sup> Publ. PEREZ BUSTAMANTE, Rogelio, *Historia de Castro Urdiales*, Santander, 1980, ap. Doc. 98.

### C) Medidas proteccionistas locales

Veto a la entrada y venta de mercancías que compiten con las locales, apuntando siempre a aquéllas que son esenciales para los intercambios exteriores; es, por ejemplo, el caso de la defensa del vino propio en los puertos gallegos, y seguramente en los otros exportadores como Castro Urdiales.

Otras de estas decisiones tienden a fomentar y mantener las escalas de proveedores forasteros; se pueden traducir en rebajas fiscales en mercancías y servicios portuarios, facilidades aduaneras —como sustituir el registro de los navíos extranjeros por una declaración jurada—, y sobre todo, prevenir las espantadas a raíz de algún acto violento que pueda generar represalias, asegurando contra éstas a los compatriotas del culpable. En la carta de constitución de la Hermandad de la Marisma dan seguro «a los de sennorio del rey de Portogal que vinieren a estas villas de la marina o a qualquier de ellas con pan o con vianda, o con otras mercadurias qualesquier»<sup>19</sup>. El concejo de Pontevedra da en 1437 uno similar también a los portugueses, proveedores de la preciada sal de Aveiro<sup>20</sup>.

Las relaciones entre Galicia y los otros componentes de la Marisma de Castilla han sido estudiadas en detalle en otros trabajos míos previos<sup>21</sup>. Lo que sigue es una visión sintética de estos intercambios.

Desde la existencia de los primeros puertos, vemos una asociación frecuente entre los gallegos y el resto de los cantábricos, compartiendo barcos y empresas comerciales en régimen más o menos paritario; la tendencia será, con el tiempo, a que los mercaderes gallegos recurran cada vez más a los patrones vizcaínos como transportistas mercenarios, en el espacio atlántico y en el mediterráneo, y a que disminuya— en la medida en que las fuentes lo dejan ver —la presencia en Galicia de los mercaderes asturianos, de las Cuatro Villas y de San Sebastián, en beneficio de los vizcaínos.

<sup>19</sup> Publ. por Rogelio PEREZ BUSTAMANTE, *Ibid.*

<sup>20</sup> Archivo Hco. Provincial de Pontevedra, *Livro do Conçello de Pontevedra*, fol. 25 v.

<sup>21</sup> FERREIRA PRIEGUE, *Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes*, en «El fuero de San Sebastián y su época», San Sebastián 1981, pp. 217-234, y *Galicia en el comercio marítimo medieval*, cit. supra, pp. 495-515. *La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI*, en «El Reino de Galicia en la época del Emperador Carlos V», Santiago, 2000, pp. 581-606.

Hay una corriente de distribución de mercancías extranjeras, bien conocida como fenómeno general, mal conocida en detalle, que opera en varias direcciones: los artículos dejados por genoveses y venecianos en sus escalas regulares en el puerto coruñés; lo que asturianos, cántabros y vascos, más asiduos de los puertos del área británica y franco-flamenca, introducen a los puertos gallegos del sur (paños, manufacturas varias y efectos navales sobre todo). Pero además, y más específicas como soluciones a los problemas del «acarreo», vemos cómo se van formando y creciendo en dirección al siglo XVI unas cada vez más fuertes y bien perfiladas líneas de intercambio, a las que se van a enganchar todos los puertos del sector, indudablemente, pero en la que van a tener un papel dominante, por una parte Galicia con sus puertos de Coruña y Pontevedra, y por otra Vizcaya, con Bilbao y Bermeo.

En primer lugar, las salazones: es evidente que el potencial de capturas del litoral cántábrico no es suficiente para sus habitantes. Desde tiempo inmemorial, asturianos, cántabros y algunos vascos tienen privilegios para pescar en caladeros gallegos. Pero los vizcaínos van a ser sobre todo compradores, seguramente un poco por todos los puertos gallegos a donde acuden, y especialmente a los dos grandes de Pontevedra y Coruña. Bilbao va a ser la principal plaza importadora.

Aunque el pescado está entre las vituallas acogidas a los privilegios de acarreo, tenemos que recordar que estos puertos cántábricos eran tradicionalmente los grandes abastecedores de la Castilla interior, y que seguramente este tráfico estaba reforzado con lo que traían de Galicia.

El vino —el de «Vivero» pero sobre todo el blanco de Ribadavia— es otro componente importante de la oferta gallega al Cantábrico. Pese a la pobreza documental se destacan claramente dos clientes fuertes: Asturias (Avilés, Cudillero) y Vizcaya (Bermeo, Bilbao), que muy probablemente redistribuían por sus respectivos territorios. Tardíamente encontramos también envíos a San Sebastián y Fuenterrabía. El puerto principal de abastecimiento en la baja Edad Media era, sin discusión, Pontevedra, terminal de rutas procedentes de los Ribeiros de Miño y Avia, y también puerto de entrada de vinos procedentes de Andalucía y del Mediterráneo. Comercio cada vez más pasivo por parte de los gallegos, a los que mercaderes asturianos asociados con transportistas vizcaínos van a quitar el negocio de las manos a fines del XV y comienzos del XVI, yéndolo a adquirir a las comarcas de origen y encargándose de su transporte por mar.

El abastecimiento en otras vituallas entre unos puertos y otros, protegido y desgravado como ya vimos, tenía un carácter más variopinto y coyuntural. Sabemos muy poco de qué vituallas eran éstas en concreto. La más importante era el grano —trigo, pero también mijo y espelta en años malos— que vemos distribuir a barcos gallegos en escalas aventureras a lo largo de la costa, llegando hasta San Sebastián. Otras eran la sal, las castañas, las carnes saladas, y, tardíamente y con cierto peso, los cítricos cuyo cultivo se difunde en Galicia y que se van a hacer un sitio no como fruta de lujo sino como un conservante y complemento de la dieta en las nuevas navegaciones de altura. Un capítulo que se nos escapa, pero que sin duda no era de despreciar, era lo que se compraba para la propia despensa de los barcos que hacían escala.

Todo esto se compensa en dirección contraria con las importaciones de hierro que hace Galicia, procedente —propio o revendido— de todo el resto de la Marisma pero sobre todo, como es lógico de Vizcaya. El hierro es lo que va a consolidar el eje Galicia-Vizcaya, y circula en muy diversas formas: en bruto y manufacturado. Los datos que tenemos nos muestran que Galicia importa de Vizcaya aperos de labranza, cuchillería, armas, clavazón y otros accesorios de la construcción, anclas, campanas... Y de nuevo, según nos acercamos al XVI nos encontramos a los mercaderes vizcaínos circulando por el interior del país, y no limitándose a los puertos: no sabemos si se trata de los viajes de ida de los que van a volver con los ya mencionados vinos.

En suma, unos intercambios cuyas grandes líneas se conocen muy bien, pero que necesita ser estudiado más a fondo para sus detalles. Es de esperar que, sobre todo en el sector asturiano, cántabro y vasco —pues las fuentes gallegas están ya muy esquiladas— salga a la luz nueva documentación que nos permita ampliar estas investigaciones. No habría que despreciar a estos efectos los fondos posteriores a 1500, ya que, por lo que se ha visto hasta ahora, este mundo mercantil se mantiene con mucho carácter propio y unos rasgos muy estables por lo menos hasta mediados del siglo XVI.