

ASTURIAS Y EL COMERCIO
CON EL NORTE DE EUROPA
(1650-1700)

LUIS CUETO-FELGUEROSO FELGUEROSO

ASTURIAS Y EL COMERCIO
CON EL NORTE DE EUROPA
(1650-1700)



Círculo rojo – Investigación
www.editorialcirculo rojo.com

Primera edición: marzo 2013

© Derechos de edición reservados.
Editorial Círculo Rojo.
www.editorialcirculo rojo.com
info@editorialcirculo rojo.com
Colección *investigación*

© Luis Cueto-Felgueroso Felgueroso

Edición: Editorial Círculo Rojo.
Maquetación: Juan Muñoz Céspedes.
Fotografía de cubierta: © - Fotolia.es
Cubiertas y diseño de portada: © Luis Muñoz García.

Impresión: PUBLIDISA.

ISBN: 978-84-9030-856-1

DEPÓSITO LEGAL: AL 184-2013

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna y por ningún medio, ya sea electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación, en Internet o de fotocopia, sin permiso previo del editor o del autor. Todos los derechos reservados. Editorial Círculo Rojo no tiene por qué estar de acuerdo con las opiniones del autor o con el texto de la publicación, recordando siempre que la obra que tiene en sus manos puede ser una novela de ficción o un ensayo en el que el autor haga valoraciones personales y subjetivas.

IMPRESO EN ESPAÑA – UNIÓN EUROPEA

A mis padres: Luis y Paloma

INDICE

CLAVES PARA LAS ABREVIATURAS.....	13
CUADRO DE EQUIVALENCIAS DE LA MONEDA CASTELLANA, 1665.....	14
PESOS Y MEDIDAS CASTELLANAS SIGLO XVII.....	15
INTRODUCCIÓN.....	17
CAPITULO 1 POLITICA Y COMERCIO EN EL SIGLO XVII.....	25
1.1 Una aproximación a la política exterior de España en 1650.....	25
1.2 La guerra económica: Francia.....	29
1.3 Las relaciones comerciales con Holanda: el transporte marítimo.....	35
1.4 El tratado de Münster y el Principado de Asturias: cláusulas comerciales adjuntas al tratado, el artículo 7º.	38
1.5 Inglaterra.....	42
CAPITULO 2 LA ECONOMIA.....	49
2.1 La coyuntura económica de Castilla en 1650.....	49
2.2 La situación de la economía asturiana.....	55
CAPITULO 3 EL MARCO JURÍDICO.....	65
3.1 Ordenamiento jurídico del Principado y el comercio exterior.....	65
3.2 La saca de escanda, maíz y frutos de la tierra.....	66
3.3 Ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina.....	70

CAPITULO 4 EL COMERCIO: LAS CIUDADES Y LOS PUERTOS.....	73
4.1 Gijón como ciudad portuaria.....	73
4.2 El puerto y otros puertos.....	82
4.3 La cofradía de pescadores.....	96
4.4 La caza de la ballena, la volanta y el cargo de atalayero.	106
4.5 El boicot al comercio y el juez Don Diego de Valdés..	108
4.6 Relaciones con los regidores.....	111
CAPITULO 5 CAPITANES, BARCOS y FLETES.....	117
5.1 Capitanes y maestros.....	117
5.2 Marineros y soldadas.....	142
5.3 Los barcos.....	144
5.4 Tráfico con otros puertos del Cantábrico.....	157
5.5 Los armadores.....	159
5.6 La venta de barcos.....	162
5.7 Los fletes.....	164
CAPITULO 6 LOS COMERCIANTES.....	179
6.1 Instrumentos del comercio.....	179
6.2 Inversores a riesgo de quilla.....	180
6.3 Comerciantes y Gijón.....	187
6.4 Los corresponsales.....	226
6.5 Encomenderos.....	231
6.6 La relación con Bilbao: los frutos de la tierra y el estanco del tabaco.....	231
6.7 Simón de Mendieta.....	233
6.8 Juan y Pedro Barbachano.....	234
CAPITULO 7 LOS EXTRANJEROS.....	237
7.1 Los extranjeros residentes en Bilbao.....	238
7.2 Extranjeros en Gijón.....	240
7.2.1 Los irlandeses y la monarquía española.....	240
7.2.2 Irlandeses en Gijón.....	244
7.2.3 Los ingleses.....	249
7.2.4 Los franceses.....	251

7.2.5 Los portugueses.....	253
7.2.6 Los holandeses.....	253
7.2.7 Gellio Reilynger y Diego Carlier: la sociedad Carlier y Cia.....	255
7.2.8 Concurso de acreedores de Carlier y Cia.....	263
7.2.9 Justo Carlier.....	267
CAPITULO 8 LOS CORSARIOS.....	281
8.1 El corso como instrumento de guerra económica.....	281
8.2 El corso en el Cantábrico: la venta de presas.....	285
8.3 Corresponsales de corsarios: corresponsales en Asturias.....	286
8.4 Los convoyes de fin de siglo.....	289
CAPITULO 9 EL CONTRABANDO.....	293
9.1 La lucha contra el contrabando.....	293
9.2 Los vedores del contrabando.....	297
9.3 La introducción de las mercancías.....	302
9.4 Las redes del contrabando.....	305
9.5 Contrabando de cabotaje.....	306
CAPITULO 10 LAS MERCANCÍAS.....	311
10.1 Las importaciones.....	311
10.2 La sal.....	314
10.2.1 Regulación del comercio y asientos sobre la sal....	315
10.3 Vino de Rivadavia.....	333
10.4 Precios.....	336
10.5 Las exportaciones.....	342
10.6 Transporte de 12.000 fanegas de trigo a Sevilla.....	343
10.7 Las sacas de grano.....	347
10.8 Origen y destino de las mercancías.....	350
CONCLUSIONES.....	365
BIBLIOGRAFIA.....	371
FUENTES MANUSCRITAS.....	393

ABREVIATURAS

AGS.	Archivo General de Simancas
AChV.	Archivo Real Chancillería de Valladolid
AHN	Archivo Historico Nacional
AHA.	Archivo Histórico de Asturias
RIDEA	Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos
AMG.	Archivo Municipal de Gijón
BA.	BibliotecaAsturiana Fondos del Padre Patac
AMA.	Archivo Municipal de Avilés
BN.	Biblioteca Nacional
RV.	Real de vellón
Rpl.	Real de plata
Lg.	Legajo
coord./s	Coordinador
ed./S	Editor
dir./s	Director
p./pp	Página
s./ss	Siguiente
ms.	Manuscrito

EQUIVALENCIA DE LAS MONEDAS CASTELLANAS
EN 1665 premio de la plata 50%

	escudo de oro	real de plata	real de vellón	maravedíes
escudo	1	14	21	714
doblón de a 2	2	28	42	1.428
doblón de a 4	4	56	84	2.856
onza de oro	8	112	168	5.172
real de plata	-	1	1,5	51
real de a 2	-	2	3	102
real de a 4	-	4	6	204
real de a 8 (peso)	-	8	12	408
1/2 real	-	0,5	0,75	25,5

Fuente: SÁNCHEZ BELEN, Juan Antonio, “Arbitrismo y reforma monetaria en tiempos de Carlos II”, en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Hª Moderna*, T. 5º, 1992, Pg. 138

PESOS Y MEDIDAS CASTELLANAS EN EL SIGLO XVII: EQUIVALENCIAS

Fanega : es una medida de capacidad = 55,5 litros = 12 celemines

Carga = 10 arrobas = 225 libras = 115 Kg

Arroba = 25 libras = 11,5 Kg

Libra = 0,46 Kg

Barril = 400 libras = 184 Kg

Quintal = 4 arrobas = 100 libras = 46 Kg

Tonel = 1.085 libras = 499 Kg

Tonelada = volumen y peso de 2 toneles

Barra de hierro = 200 libras = 92 Kg

Cajón = entre 125 y 250 libras

Pieza: medida para textiles = 64 varas

Vara = 0,8359 metros

Paño: medida para textiles = 33,4 metros de largo

Legua terrestre: distancia recorrida por una persona o una caballería al paso en una hora = 20.000 pies castellanos = 5.573 metros

Legua marina = 5,555 kilómetros, equivalente a 1/20 de grado = 3 millas marinas

INTRODUCCIÓN

Los trabajos sobre el comercio del Cantábrico con la Europa septentrional durante el siglo XVII coinciden en señalar los escasos datos disponibles sobre los puertos del Principado de Asturias. Esto es así, porque la historiografía sobre la Asturias del siglo XVII se centra mayoritariamente en el estudio de los efectos que la implantación de nuevos cultivos como el maíz tuvieron en la estructura agraria y ganadera del Principado. Este hecho, de importancia capital por su influencia en la evolución demográfica y social de los Siglos XVII y XVIII acaparó la atención de los historiadores.

Gonzalo Anes demostró que el porcentaje de tierra bajo jurisdicción eclesiástica y señorial era con mucho el más bajo de España (un 14% seguido de Cataluña con un 34%)

Este modelo de propiedad de la tierra, descartaba en principio, la existencia de grandes perceptores de rentas agrarias, capaces de acumular el capital necesario para intervenir en otro tipo de actividad productiva como es el comercio marítimo.

Informes de arbitristas e ilustrados, falta de documentación y datos objetivos sobre el comercio de Asturias en el Siglo

XVII y quizás la inercia del juicio sobre la situación económica castellana, nos colocan ante el siguiente diagnóstico: Los accidentes geográficos aíslan al Principado de la meseta, lo que impide el flujo comercial entre ambos. El Principado no dispone de productos exportables y con excedentes permanentes de los mismos. Dichos productos, serían en todo caso materias primas de escaso valor y las importadas manufacturas de alto valor añadido a pagar en moneda castellana de plata.

Al inevitable déficit de la balanza comercial, habría que añadir el de la balanza de servicios porque el transporte con el Norte está en manos de las flotas comerciales extranjeras. Para equilibrar la balanza por cuenta corriente solo nos quedarían las transferencias sin contrapartida es decir, las remesas de emigrantes, a todas luces extemporáneas en 1650. Conclusión: Asturias carece de hombres, barcos, capitales y la actividad marítima queda reducida a la pesca y al cabotaje.

A este panorama se une la dificultad de obtener información de primera mano. Toda la documentación de los tribunales de justicia ordinaria de este siglo se ha perdido, no hay series decimales (el 10% de la producción agraria anual era recaudado por la Iglesia), no hay Consulado como en Bilbao, San Sebastián, La Coruña, o Santander, y los primeros datos sobre matriculas de barcos del Principado en el Archivo General de Simancas son los del año 1718

Por otra parte, existen una serie de hechos objetivos: la proximidad a San Sebastián y Bilbao, grandes centros de exportación de productos castellanos y de distribución de manufacturas europeas hacia el interior. La situación cara al norte de Europa, que es inmejorable. Además, dispone de puertos, experiencia marítima más que suficiente y contactos seculares de tipo comercial y familiar con Cantabria y Vizcaya.

Sabemos por los trabajos publicados sobre demografía y economía agraria que la población de Gijón se duplicó en este período y que la asturiana era entonces una sociedad en expansión.

Añadimos, que es posible que Gijón dispusiera de los elementos que le permitieran crecer: 1º población dispuesta a trasladarse del campo a la ciudad que nutra el nuevo sector productivo, 2º excedentes agrícolas de su entorno rural capaces de alimentar a la población que deja el sector primario, por lo que el traslado ha de ser tal, no la huída del hambre, 3º excedentes que permitan el intercambio con los excedentes de otros y que ambos sean demandados, 4º el lugar donde se produce el intercambio “el mercado”, y 5º una vía de comunicación rápida y barata con dicho mercado.

Nuestro objetivo será la comprobación de las tres últimas propuestas y los medios necesarios para alcanzarlas. Contaremos con nuevos datos y con los valiosos estudios de quienes nos preceden en este asunto, iremos desarrollando un discurso que haga verosímiles las conclusiones finales. Se trata pues, de ofrecer lo que Popper llamaría, una explicación causal deductiva. Discurso y datos aspiran en nuestro caso a un papel de corroboración de conclusiones, no de prueba formal.

Las fuentes manuscritas se han obtenido mayoritariamente en el Archivo General de Simancas, en los archivos municipales, en la documentación conservada de Junta General y Diptutación del Principado de Asturias que incluye las cartas-orden que sobre los más diversos asuntos se recibieron en nombre del Rey.

Con todo, a pesar de las dificultades que señalamos antes con las fuentes manuscritas, quedaba un gran banco de datos casi inexplorado por su aridez y magnitud, los protocolos notariales depositados en el Archivo Histórico de Asturias de las localidades costeras asturianas, Avilés, Cudillero, Luarca, Gijón, Ribadesella, Llanes y Lastres (Colunga)

Puede afirmarse que salvo en las escribanías de Gijón, el rastro de documentación notarial referente al comercio marítimo es prácticamente nulo. Los actores de las plazas más activas, Ribadesella, Villaviciosa, Lastres, se desplazan a Gijón a formalizar los contratos y el tráfico se centraliza en este puerto.

Se han vaciado 62 escribanías del período (1650-1700) 118 cajas con más de 25.000 escrituras notariales. La mayor parte de esta documentación son foros, censos, arrendamientos, obligaciones, testamentarias y ventas de todo tipo. Sin embargo, se han podido localizar numerosas escrituras relacionadas directamente con el comercio exterior de Asturias incluidos el contrabando y el corso.

Respecto a dicha fuente debemos puntualizar lo siguiente: algunos de los documentos más ricos en información como son los poderes notariales, partes de avería, requerimientos y declaraciones se instrumentan “cuando pasa algo”, un impago, algún incidente durante la travesía, problemas en la recepción o en la entrega de las mercancías etc. Es lógico suponer, que son muchas más las veces en las que armador, comerciante o maestre de barco no necesita recurrir al notario. El recurso al escribano, supone además un gasto que a ser posible se trataría de evitar, bien con documentos privados, o simplemente con tratos de palabra en los que mediaba la confianza y reputación de las partes.

El comercio de cabotaje deja pocas huellas en las escribanías. Generalmente maestre y mercader son la misma persona, no ha lugar en la mayoría de los casos a contratos de fletamento, requerimientos, o partes de avería. Se dedican a vender al menor todo tipo de manufacturas que compran en lonjas de mayoristas, lo hacen de puerto en puerto y en la misma dársena desde La Coruña a San Sebastián.

Además, las cartas de pago, obligaciones, libramientos, contratos a riesgo, fletes, nos dibujan el cuadro de lo que los agentes del comercio hacen en Gijón, pero no en otras plazas a donde se desplazan a contratar suministros directamente o mediante apoderados.

El escribano distingue entre vecino, residente, y estante, el primero es el incluido en los padrones de vecindad, como residente se entiende aquella persona venida de fuera con casa

en la villa donde reside con su familia pero que no figura en dichos padrones, como estante aquella que reside ocasional o temporalmente por motivos de negocios o cualquier otro.

El paso de residente a vecino no era fácil, a las villas no les interesaba por motivos fiscales ver incrementado oficialmente su número porque esto suponía un incremento en la cuota del encabezamiento de los impuestos y en las levas.

El criterio seguido por los escribanos para el archivo de las escrituras es el cronológico sin distinción del tipo que se trate, por este motivo, en las referencias de los legajos se incluye la fecha del documento para facilitar su localización. Cuando la fecha aparece en un cuadro de datos, se omite en la nota al pie.

Los toponímicos se anotan en las escrituras como suenan, así Waterford es Guaterfor, o se castellanizan los propios y John Finch se transforma en Juan Figar y John Colins en Juan Colines por lo que se toma como figura en la firma al pie del documento. Asturias, aparece siempre como Principado de Asturias, o Principado, Galicia siempre como Reino de Galicia y Vizcaya como Señorío de Vizcaya.

Los escribanos, los ministros del Rey y él mismo utilizan en documentos, ordenes y cartas orden, indistintamente los términos, “estos reinos”, y “reino de España” entendemos se refieren a la península ibérica y en ese sentido utilizamos España. Monarquía Española y Corona Española se refieren por extensión al conjunto de territorios bajo su dominio. Flamencos y ciudadanos de las Provincias Unidas de Holanda aparecen en el trabajo como holandeses.

Los tres primeros capítulos tratan de situar el trabajo en su contexto. Un contexto político internacional que comienza en 1648 año clave en la historia de Europa porque marca con la paz de Westfalia el fin de la guerra de los Treinta Años y el tratado de Münster entre España y las Provincias Unidas de Holanda. Un contexto económico castellano que ya dispone de muchos y

buenos estudios a los que poco podemos aportar, si acaso señalar, la asimetría en el desarrollo económico y demográfico norte-sur y centro- periferia y el contexto económico asturiano, según el modelo de economía agraria en expansión. Termina este primer bloque, con una exposición del marco jurídico en el que se desenvuelve el comercio marítimo y en particular las operaciones de exportación e importación dentro de las Ordenanzas del Principado, la jurisdicción ordinaria y jurisdicción para el contrabando del Consejo de Guerra.

En el cuarto capítulo se intenta situar a Gijón dentro del modelo de ciudad portuaria propuesto por Carlos Martínez Shaw, es decir se trata de comprobar si cumple ciertos requisitos como, entidad geográfica, funciones no ligadas directamente con la economía agraria, y relaciones con otra serie de ciudades con las que configure un territorio más o menos amplio.

De la cofradía de pescadores, gremio muy activo en este período, nos interesa su oposición y boicot al tráfico marítimo de mercancías en un doble envite contra el grupo emergente de mercaderes y contra sus aliados, la aristocracia local reconvertida con gusto al nuevo asunto del comercio y representada por los regidores. Esto, podría interpretarse como la resistencia del sector pesquero a ocupar un papel secundario en la actividad portuaria, en este sentido se aporta alguna documentación interesante.

El quinto capítulo está dedicado a los barcos que llegan al puerto, sus capitanes, armadores y marineros. En los cuadros de datos que se incluyen, sus nombres aparecen una sola vez, independientemente del número de escrituras en las que figuren, en el caso de los barcos algunos muy comunes como “Espíritu Santo”, “Nuestra Señora del Rosario”, “Virgen de Begoña”, etc. si lo hacen más de una, es en la suposición de que se trate de otro barco, bien por la distancia temporal entre registros o por tratarse de un tipo de embarcación diferente.

En el capítulo sexto se exponen los instrumentos comerciales utilizados, entre ellos la financiación a riesgo de quilla a la que se recurrió en el último cuarto del siglo. Sigue un cuadro con la relación de comerciantes mayoristas implicados de alguna forma con el tráfico marítimo, el criterio seguido es el mismo que con capitanes y barcos, evitar la repetición a no ser que se trate de un hijo. Quiere esto decir que mercaderes como Justo Carlier, del que se han localizado más de cien escrituras figura una sola vez, mas adelante le dedicamos un apartado.

Se expone también las relaciones entre ellos mediante corresponsalías, en el cuadro ya se trasluce la importancia de los extranjeros sobre todo los holandeses.

El séptimo capítulo está dedicado a la presencia de extranjeros en el tráfico marítimo del Principado, a la importante colonia holandesa de Bilbao que comercia con Asturias y a los holandeses, ingleses e irlandeses que vivieron en Gijón.

Los capítulos octavo y noveno tratan del corso y el contrabando, dos actividades asociadas al comercio del siglo XVII que tuvieron presencia en los puertos del Principado. El corso fue una profesión y una actividad económica organizada y regulada, servían al señor que les otorgaba patente, liquidaban sus impuestos y operaban como sociedades mercantiles con inversionistas, armadores y representantes en los puertos. Cuando la política exterior señala otros enemigos, se cambia el cazadero y los puertos a merodear pero el sistema no varía. Estuvieron a punto de colapsar el comercio en todo el Atlántico norte. Queda constancia en protocolos notariales, de la organización de convoyes escoltados por naves armadas para eludir a los corsarios que están esperando casi en la bocana del puerto, a la caza de los rezagados que dejan la formación.

El contrabando, por el período de tiempo acotado, es de manufacturas francesas. Los encargados de su represión en el Principado son los veedores dependientes de Consejo de Guerra

de Valladolid. Un contrabando en su mayor parte de cabotaje que distribuye por los puertos del Cantábrico, productos de fábrica francesa mezclados con otros lícitos provenientes de Inglaterra y Holanda.

El último capítulo está dedicado a las mercancías: que se exporta, a donde y por qué. Por último, las conclusiones que puedan extraerse de lo anterior.

CAPÍTULO 1

*Hubo muchos héroes antes de Agamenón
no tuvieron poeta, y están muertos.*

HORACIO

Política y comercio en el siglo XVII

1.1 Una aproximación a la política exterior de España en 1650

La Paz de Westfalia puso fin en 1648 a la llamada guerra de los Treinta Años, la más sangrienta y asoladora guerra conocida en Europa y a la que tras la muerte de Felipe III en 1621 se había sumado España.

La paz y el Tratado de Münster, supuso el reconocimiento de la República Holandesa y el fin del largo enfrentamiento con las provincias rebeldes iniciado en el reinado de Felipe II

Siguieron abiertos dos frentes domésticos, Portugal y Cataluña y desde 1635 uno exterior, Francia. Pudo ajustarse la paz con Luis XIII, pero se aplazó la decisión porque los graves conflictos internos por los que atravesaba el país vecino auguraban un

giro favorable en la marcha de la guerra con la recuperación de Cataluña e importantes avances en otros frentes¹.

A las previsiones optimistas se unieron las reticencias de los holandeses a un tratado de paz entre España y Francia. Prósperas ciudades holandesas habían convertido la fabricación y el suministro de pertrechos para las tropas españolas en un buen negocio haciéndolas llegar a sus correspondientes del sur a través de las intrincadas redes de canales², la reducción de tropas y con ella la de los millones de ducados en soldadas e intendencia supuso un serio revés para su economía. Además, el drástico cambio puso a unas ciudades en franca ventaja comercial frente a otras favorecidas por su posición cara al comercio con España y las Indias.

*“Dordrech seguía siendo, con Amsterdam, la ciudad más resueltamente comprometida con la paz de España; ahora bien, una de las razones principales de esa postura era que la ciudad esperaba obtener ganancias considerables merced a la prevista bajada de peajes tras la guerra y el fin de las restricciones en el tráfico fluvial norte-sur”*³

¹ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio “España ante la paz de los Pirineos”, en *Hispania* n° LXXVII, Madrid, 1959 artículo recogido también en la obra del mismo autor “Crisis y decadencia de la España de los Austrias”, Ariel, Barcelona, 1989. El autor opina que hizo bien España no forzando un tratado con Francia en 1648, así en 1652 el archiduque Leopoldo, gobernador de Flandes, reconquista la importante base naval de Dunquerque, y casi toda Cataluña vuelve a poder de Felipe IV

² ISRAEL Jonathan, “La República Holandesa y el mundo hispánico, (1606-1661)”, Madrid, 1997. (...) “en las difíciles condiciones constitucionales y económicas de los años 1648 a 1651 se puso seriamente en duda su supervivencia - la del tratado- durante algún tiempo. Tras el primer arrebato de satisfacción, Peñaranda constató con preocupación como se deterioraban posteriormente las relaciones, hasta el punto que en marzo de 1649 y durante los dos años siguientes la reanudación de las hostilidades entre España y las Provincias Unidas se le apareció como una clara posibilidad”. Pg.311

³ ISRAEL Jonathan, O.P.Cit. Pg. 315. Sobre este tema ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DELLANO J, “España Flandes y el mar del Norte, (1618-1639)”, Barcelona, 1975 y “La guerra de Flandes, capítulo central de la historia de Europa y derrota de todos”, en HERRERO SÁNCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana, (Coords.) *España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica, siglos XVI-XVIII*, Córdoba, 2002, Pgs. 3-14. ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Flandes y la Monarquía Hispánica, (1530-1713)”, Sílex, Madrid 1998. Sobre las nuevas relaciones comerciales y políticas hispano-holandesas, HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “El acercamiento hispano-neerlandés, (1648-1678)”, CSIC. Madrid, 2000. Una visión general de la política de alianzas e intereses nacionales en el tablero europeo, JEANNINE Pierre, “El noroeste y el norte de Europa en los siglos XVII y XVIII”, Labor, Barcelona, 1970. PARKER Geoffrey, “España y la rebelión de Flandes”, Madrid, 1989. Del mismo autor, “El ejército de Flandes y el camino español (1567-1659), la logística de la victoria y derrota de España en la guerra de los Países Bajos”, Madrid 1976. “, del mismo autor “España y los Países Bajos: Diez estudios”, Madrid, 1986.

España y su mercado americano seguía siendo el objetivo prioritario de la comunidad mercantil internacional, a pesar de sus quiebras y del hundimiento de los centros manufactureros,

(...) entre 1648 y 1661, los puertos de Andalucía occidental continuaron siendo el único centro de distribución y comercialización de la plata de México y Perú⁴

España a mitad del siglo XVII cierra solo uno de los frentes que consumen cantidades ingentes de recursos a la ya exhausta economía de Castilla, sobre la que recae el esfuerzo de la guerra.

Ahora, deberá encarar las revueltas de Nápoles y Sicilia,⁵ la agonía de Portugal⁶. Las graves consecuencias para el comercio de las colonias se prolongarán dieciocho años más. La política de agresión por la hegemonía en Europa de Luis XIV se mantendrá hasta final de siglo. La guerra parece ir bien en 1652 y 1653 pero solo es un espejismo.

La guerra lo subordina todo, política interior y economía quedan supeditadas a la obtención de los recursos que permitan mantenerla. La Monarquía se juega su reputación y con ella, el futuro de sus reinos. En el Cantábrico, la proximidad con Francia condiciona más si cabe un tráfico de mercancías que nunca se interrumpió por completo. El comercio de la sal francesa se mantuvo en los alfolíes de sus puertos, entre ellos Gijón, con licencias especiales de importación incluso en los años en los que el enfrentamiento era más duro.

⁴ ISRAEL Jonathan, “La República Holandesa...”, op. Cit. Pg. 337,

⁵ Sobre las revueltas de Italia, RIBOT GARCIA Luis, “Italia exprimida”, en PARKER Geoffrey, (coord.) *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Crítica, Madrid, 2006, Pg. 287 –327. Del mismo autor, “Las revueltas de Nápoles y Sicilia (1647-1648), y VILLARI Rosario,”La revuelta anti-española en Nápoles, los orígenes (1585-1647)”, Alianza, Madrid, 1679

⁶ Sobre la guerra con Portugal, VALLADARES RAMIREZ Rafael, “Portugal y el fin de la Monarquía Hispánica” en *Hispania*, nº LVI, 1996, Pg. 231-296, del mismo autor “Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal, (1640-1668)”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 14, 1993, Pgs. 151-172, del mismo autor “La restauración de Portugal”, Málaga, 1994 y SÁNCHEZ BELEN JA., “El impacto de la independencia de Portugal en la Hacienda Castellana”, *Primeras jornadas de Historia moderna y contemporánea*, Tomo III, Lisboa, 1983

Feb. 21, 1644. 18.

PROHIBICION QUE EL REY NUESTRO SEÑOR

MANDA SE HAGA DEL COMERCIO ENTRE los Vasallos de estos Reynos, contra los rebeldes del de Portugal, y sus Islas que siguen su Rebelion, y Raya de la Costa, para la tragineria de las mercaderias, que se dan por perdidas, las q̄ se sacaren, ò metieren, y a los transgressores se pone pena de muerte, y perdimiento de bienes: Y se pone la misma prohibicion de comercio entre los Reynos de Aragon, Valencia, y Nauarra, con el rebelde de Portugal.



EN MADRID.

POR DIEGO DIAZ DE LA CARRERA, Año de 1644.

Vendese en casa de Pedro Coello, mercader de libros. En frente de San Felipe.

Fuente: Libros de actas y órdenes del Principado de Asturias, Archivo Histórico de Asturias.

Para la estrategia económica de Juan Bautista Colbert, ministro de finanzas de Luis XIV, resultaba prioritario mantener el flujo de plata española por cualquier medio, era vital no interrumpir el tráfico de mercancías para sufragar el coste de su política de expansión.

Es sorprendente como en tiempos de guerra declarada las licencias para comerciar con el enemigo se otorgan sin contar con él. Esto es válido para la sal o como veremos para cualquier mercancía manufacturada. Se da por hecho que el enemigo no solo está de acuerdo con suministrar las mercancías sino también en transportarlas. Y parece ser que la suposición era cierta.

1.2 La guerra económica: Francia

La victoria aplastante de las armas españolas sobre Suecia en la batalla de Nordlinger (1634) no solo acaba con el avance de sus tropas en Alemania. Provoca además, la temida y esperada entrada de Francia en la guerra de los Treinta Años, temerosa a su vez de una victoria total de los Habsburgo.

Este hecho crucial de la historia europea, marca el inicio de lo que se ha venido a llamar economía de guerra.⁷

(...) después de Nordlingen, la intervención directa de Francia en la contienda era cosa decidida. Durante aquel año de 1634 trabajaron febrilmente el Consejo de Hacienda, el Conde Duque y una Junta de Medios en hallar recursos para las provisiones del año siguiente (...) la fase (1635-1640) se caracteriza por el gradual paso a una economía de guerra, a un drenaje más drástico de los recursos de la nación.

El decreto de 23 de Septiembre que cita Domínguez Ortiz, distribuye la provisión de escudos de la siguiente forma 5.656.000 para Flandes, 600.000 para Alemania, 500.000 para Génova y

⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política y hacienda de Felipe IV”, Pegaso, Madrid, 1983 (...) un decreto de 23 de Septiembre las fijaba las provisiones en 7.256.000 escudos” (...) sin lo que se ha de proveer para los ordinarios de mi Casa y de la Reina”, pg. 47

otros 500.000 para España; nunca se había desequilibrado tanto el presupuesto a favor de las empresas extranjeras.

Las monarquías absolutas europeas y en concreto la de España y Francia subordinaron la economía y la política interior a la exterior y a la financiación de su brazo ejecutivo, el ejército.⁸ Es un año crucial.

(...), pugna suprema, no solo entre Francia y España sino entre todas las fuerzas espirituales y materiales que en Europa luchaban por la hegemonía⁹.

En 1635 el Rey de Francia prohíbe a sus súbditos el comercio con España y ordena el embargo de los bienes a los residentes españoles en Francia y poco después declara la guerra a España. Conflicto anunciado desde la guerra de Mantua en 1628.

La respuesta es inmediata, declaración de guerra y represalia contra los súbditos franceses. Esta represalia, la de 1635, se planeará y ejecutará a conciencia, marcará la pauta de otras que siguieron en años posteriores y por otras guerras.

Estos son los motivos de traerla a colación en este trabajo: primero, por seguir vigente en 1650 y segundo, porque en sus distintas aplicaciones a ingleses y franceses condicionará el comercio y el funcionamiento de los puertos del Cantábrico y en concreto a los del Principado.

La necesidad de información era vital, jesuitas, capuchinos, Inquisición, capitanes de barco, comerciantes y corresponsales de todos los puertos colaboraron en estas redes que ya entonces se llamaban de inteligencia. Como ejemplo ilustrativo de lo

⁸ ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Guerra y economía en Flandes, siglos XVI-XVII” en *Estudia Histórica. Historia Moderna* n° 27, 2005, pgs. 17-23 (...) el permanente combatir determinó la existencia de una economía de guerra, entendiendo como tal la disposición estructural que adopta un sistema económico, en función de las necesidades bélicas constantes(...) así la economía de guerra se transforma en la más pura esencia del mercantilismo, para este autor la relación entre guerra y economía ambas marchan tan estrechamente ligadas en los tiempos preindustriales que algunos han juzgado una y otra como un todo indisoluble, la paz y el progreso económico son ideas que solamente se unirán al calor del liberalismo inglés

⁹ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política y Hacienda...” op. Cit.

dicho valga la carta-orden del 24 de Julio de 1646 dirigida por el Rey al corregidor del Principado comunicándole que se tiene información de la reunión en Portugal de diez navíos de Francia y doce del rebelde (Holanda), suponen que el objetivo es Tarragona, pero creen que pueden intentar antes alguna otra acción, por lo que debe estar prevenido y alistar las defensas de los puertos¹⁰.

La guerra económica mantenía dos objetivos: uno táctico, consistente en estrangular el tráfico comercial del enemigo, otro estratégico, con la finalidad de arruinar ó bloquear su economía impidiendo generar recursos para prolongar la guerra. Se basaban en dos ejes: las represalias contra los ciudadanos del enemigo¹¹, es decir, la colonia de comerciantes residentes en España a los que se les embargaban todos sus bienes, e impedir la introducción de mercancías, en este caso de Francia y Portugal, por medio del contrabando en barcos propios o los de países amigos con un falso documento de embarque.

En la práctica, solo resultaban efectivas a efectos recaudatorios, las medidas contra los ciudadanos, por otra parte injustas, acababan con unas redes de distribución que eran sustituidas por otras.

La creencia de que sin poder acceder al comercio de España y sus colonias, economías como la francesa, inglesa y holandesa

¹⁰ AHA. Libros de actas y documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos. Tomo nº 3, Ordenes y cartas-ordenes sobre diferentes asuntos desde el año de 1612 a 1700, nº 50

¹¹ ALLORZA APARICIO Angel, “Guerra económica y comercio europeo en España, (1624-1674). Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”, en Hispania, LXV/1 nº 219, 2005, Pgs. 227-279 (...) la toma de represalias constituía un derecho que se arrogaban los soberanos para causarse igual o mayor daño del que habían recibido (...) en la Edad Media este derecho a tomar represalias se concedía generalmente a particulares- por la autoridad soberana a la que estaban sujetos- para tratar de recuperar aunque fuera con el uso de la fuerza, sus bienes o el equivalente a ellos sobre un extranjero o sus conciudadanos. De modo que se trata de un derecho público, soberano, pero también de una regalía. Las represalias en el medioevo exigían: una autoridad legítima que la dictase, una causa justa y la denegación de justicia por parte del país de origen de los que causaron el agravio.

terminarían colapsando¹²viene de lejos. Ya en el siglo XVI, los gobernantes Españoles barajaron la posibilidad de controlar las rutas y mercados del norte de Europa con el dominio del mar Báltico.

Garantizar el suministro de grano y desplazar a los holandeses fue uno de los objetivos estratégicos de los Habsburgo en la guerra de los treinta Años¹³. Esto no era posible, Domínguez Ortiz¹⁴ recoge la carta dirigida por el Almirantazgo de los Países Bajos Septentrionales al Rey el 21 de Diciembre de 1627

(...) insiste el Almirantazgo, y certeramente apunta la razón de que el principio monopolista, por muy alto que se proclamase en las leyes, fuese en la practica un mito: las naciones extranjeras no estaban dispuestas a renunciar a su participación en los tesoros del Nuevo Mundo y si no podían conseguirlos por el comercio pacífico y el contrabando solapado, lo buscarían por vías de franca violencia.

En realidad España tampoco podía permitírselo, dependía de los productos extranjeros para satisfacer la demanda interior y la de sus colonias. Refleja este hecho la situación producida por la represalia a Portugal, una de las primeras medidas tomadas en la rebelión de los Braganza.

*(...)el envío de una fragata con destino a Cabo Verde, Angola y una carabela hacia Bahía y Río de Janeiro con la misión de además de asegurar la fidelidad de esos territorios desviar el tráfico comercial a los puertos de Andalucía y asfixiar la economía del Portugal rebelde.*¹⁵

¹² Ibidem. Pg. 228

¹³ ISRAEL Jonathan, “La República Holandesa...” op. Cit. del mismo autor “Un conflicto entre imperios, España y los Países Bajos (1618-1648)”, en ELLIOT, JA. *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982.

¹⁴ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “El Almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV”, en *Hispania*, Vol. 7, n° 27, 1947, Pgs. 272-290, Pg. 283 cita A.H.N. Consejo, legajo 7.137, n° 15, ALLORZA APARICIO Angel, “La Junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, (1625-1643)”, en *Espacio, Tiempo y Forma* n° 16, 2003, Pgs.217-254

¹⁵ VALLADARES RAMÍREZ Rafael, “El Brasil y las Indias españolas...”, op. Cit. Pg.157

Al poco tiempo del bloqueo comercial, las colonias del Perú, México, el Caribe y Río de la Plata protestaban por la escasez de esclavos negros hasta entonces importados de la Angola portuguesa, Motoukias¹⁶ en cita de Valladares afirma que al menos once barcos portugueses cargados de esclavos llegaron, saltándose la prohibición, a Río de la Plata entre 1648 y 1663. Se intentó incluso potenciar las misiones de los padres capuchinos en el Congo con vistas a la provisión de esclavos de un territorio distinto al angoleño¹⁷.

Hubo todo tipo de intentos infructuosos para hacerse con un suministro constante de esclavos que paliase el desabastecimiento de las colonias sin romper el monopolio del comercio de Las Indias. A esto, se oponía con firmeza la Casa de Contratación de Sevilla. La solución la dieron los Genoveses que haciendo de intermediarios en el tráfico sin romper el monopolio del comercio, proporcionaron plata a los portugueses y mano de obra a las haciendas americanas.

La recaudación obtenida por las confiscaciones a súbditos franceses alcanzó el millón de ducados¹⁸, cifra nada desdeñable teniendo en cuenta la precariedad de la hacienda de la Corona, así, el fracaso en la implantación de nuevos impuestos convierte esta represalia en un éxito como extractora de recursos¹⁹.

¹⁶ MOTOUKIAS, “Contrabando y control colonial” Pg. 152. Sobre el suministro de abastos, ESTEBAN ESTRINGANA Elena, “Administración militar y negocio de guerra en los Países Bajos católicos, siglo XVII”, en *España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica, XVI-XVII*, HERRERO SÁNCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana, (Coords.), Córdoba, 2002, Pgs. 65-100

¹⁷ VALLADARES RAMÍREZ Rafael, “El Brasil y las Indias...” op. Cit. Pg. 167. El monarca del Reino del Congo había sido cristianizado por los misioneros lusos en el siglo XVI. La financiación de la operación consistía en permitir al mismo navío que transportaba a los fervorosos capuchinos hasta el corazón de Africa adquirir 200 esclavos en cada viaje, se autorizaron dos operaciones en 1648 y en 1649, (...) Portugal recupero después su influencia en la zona.

¹⁸ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política y hacienda ...”, op. Cit. Pgs. 47-49

¹⁹ CRESPO SOLANA Ana, “ Las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España, Flandes y la República Holandesa (1648-1750)”, en *España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica*, HERRERO SÁNCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana (Coords.), Universidad de Córdoba, 2002, Pgs. 443-468

Los embargos, que no fueron una medida eficaz para impedir la entrada de productos del enemigo, desarticulaban la red comercial de sus súbditos en el interior pero su hueco era inmediatamente ocupado por otros que seguían importando las mismas o parecidas mercancías por distintas rutas,

*(...) los embargos no eran capaces de impedir la entrada de mercancías, pero sí servían para privilegiar a unas comunidades mercantiles sobre otras, siendo ahí donde radicaba en esencia el interés de tales medidas de bloqueos comerciales (...) La Corona, era consciente de que la viabilidad de la guerra económica aumentaba si lograba tener abastecidos sus mercados por un aliado capaz de cubrir la demanda.*²⁰

A partir del tratado de Munster se acentúa la dependencia de los proveedores extranjeros. La República de Holanda y su poderosa flota mercante se hace con el control del transporte marítimo de mercancías desplazando a Inglaterra y Francia. Los holandeses se hacen con el comercio del Báltico, esencial para el suministro de trigo, Holanda demostró ser el sustituto adecuado de Francia,

*(...) la colaboración de la República y los servicios que era capaz de ofrecer a La Corona la convertirían en el mejor o incluso en el único socio posible. Las ambiciones inglesas en sus mercados americanos y el expansionismo económico y militar de la vecina Francia, representaban una amenaza lo suficientemente poderosa para demostrar que no existía otra alternativa.*²¹

²⁰ HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “La política de embargos y el contrabando de artículos de lujo en Madrid, (1635-1673), sociedad cortesana y dependencia de los mercados internacionales”, en *Hispania*, Vol. 59, nº 201, 1999.

²¹ HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “Las relaciones de dependencia económica entre la monarquía hispánica y las Provincias Unidas de 1648 a 1680. La red consular holandesa en los puertos españoles”, en, ALVAR EZQUERRA Alfredo, BERNARDO ARES José Mª y MOLASRIBALTA Pere, (Coords.) *Espacios urbanos, mundos ciudadanos, España y Holanda (siglos XVI a XVIII)*, Córdoba, 1998. Y añade (...) asiento de pólvora, asiento sobre municiones navales, asiento para la introducción de esclavos. En todos los casos se observa la misma evolución: primero los holandeses se introducen a través de intermediarios genoveses o conversos portugueses para acabar ejerciendo un control directo. Sobre el papel de los conversos portugueses, Del mismo autor, “Antaño enemigos, hogaño amigos. España y Holanda después de Wetsfalia”, en , *Torre de Lujanes*, nº 37 , 1998, Pgs. 79-118

En Asturias las represalias redujeron las comunidades extranjeras a la holandesa y la irlandesa, no queda constancia de ningún mercader francés “residente” en el Principado después de la guerra de Devolución (1667), los capitanes y maestros de esa nacionalidad que llegan a puerto lo hacen transportando sal con licencia especial de los Reales Estancos o en barcos de otra bandera o como presa de algún corsario. Las malas relaciones con Francia arruinan su colonia en España, siete represalias, 1625, 1635, 1667, 1673, 1684, 1686, 1689 dejando abiertas las puertas a los competidores.

Hay constancia de barcos franceses, con carga de sal en 1655, (Alisse y San Juan), esto no quiere decir que sus mercancías de fábrica no entrasen en barcos con otra bandera, por lo general holandesa que adquirirían los textiles de Francia bajo costo para reexpedirlos a España vía Ámsterdam

El tráfico con Francia desaparecerá por efecto de la guerra entre 1650 y 1655, habrá que esperar a la paz de los Pirineos de 1659 para que el comercio se reactive, la guerra de Devolución aunque corta (1667-1668) marcará otro cambio de tendencia y el enfrentamiento con la Gran Alianza de la Haya entre 1673 y 1678 y el posterior con la Liga de Augsburgo de 1686 acabará con el comercio marítimo hispano - francés hasta fin del siglo. Al menos el tráfico legal.

1.3 Las relaciones comerciales con Holanda: el transporte marítimo.

Holanda necesitaba como el resto de estados europeos, participar del flujo de divisas que venía de América, la moneda de plata castellana convertida en patrón monetario por su calidad y cantidad, fué desde el siglo XVI divisa imprescindible en las transacciones internacionales, el ducado como moneda de cuenta, 11 reales de plata, se impuso también en el mercado de crédito.

En plata castellana se consignaron los asientos de los banqueros genoveses, portugueses y holandeses y solo en plata aceptaban sus soldadas las tropas que combatieron por la Monarquía Española.

Exportar productos a Castilla o a las Indias a través de los puertos andaluces era vital para las potencias europeas. En esto los holandeses fueron los más tenaces²²

Desde principios de siglo XVII, a pesar de su guerra con España, la marina mercante holandesa disputó a franceses e ingleses el control del transporte marítimo de mercancías. Los tratados de Vervins (1598) y Londres (1604) dieron a estos últimos cierta ventaja estratégica sobre sus competidores neerlandeses pero esta desapareció en Abril de 1609 con el tratado de Amberes entre las provincias rebeldes y Felipe III

Quedó formalizada del año 1609 al 1621 la denostada Tregua de los Doce Años. Para unos, una capitulación inaceptable con menoscabo de la reputación del Monarca. Para otros, como el duque de Lerma y los partidarios de su política en el gobierno, acabar la guerra del Norte suponía aligerar a la Monarquía de la herencia Habsburgo, aun a costa de renunciar a la soberanía de esos territorios y concentrar el área de influencia de España en Europa en el Mediterráneo.

²² DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV”, en, *Hispania*, Vol. III nº 89, 1963, Pgs. 71-110, añade, (...) si Europa necesitaba nuestra plata nosotros necesitábamos también productos de nuestros enemigos, y de esta situación surgían fraudes, complicidades que hicieron que nunca pudiera romperse la relación comercial directa o indirecta con ellos. Sobre la plata de las Indias, ALVAREZ NOGAL Carlos, “Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)”, en *Estudios de historia económica*, nº 36, 1997, Pgs. 9-195, CASTILLO A. “Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII” en *Semanario de historia social y económica*, 1967. Sobre el comercio holandés en el siglo XVII, CRESPO SOLANA Ana, “ El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra, (1699-1723)”, en *Investigaciones de historia económica*, nº 8, 2007, Pgs. 45-76, del mismo autor, “El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz, (1713-1778)”, en, *Estudios de historia económica*, nº 40, 2000, Pgs. 7-162, MARTINEZ SHAW Carlos, “El imperio colonial español y la República holandesa tras la paz de Muñster”, en, SCHEPPER y Otros (Eds.), *La Paz de Muñster*, Idea Books, 200, Pgs. 75-86, STRADLING RA. “Europa y el declive de la estructura imperial española (1580-1720)”, Madrid, 1992. THOMPSON I.A. “Seis galeones para el Rey de España, la defensa imperial a principios del siglo XVII”, Madrid, 1991. del mismo autor, “Guerra y decadencia”, Barcelona, 1981.

El segundo objetivo de la tregua, era frenar a los holandeses en el Pacífico y el Índico, negociar su retirada de Asia y América a cambio de la independencia. Y es que para entonces, los holandeses habían descubierto la enormidad de las posesiones hispano-portuguesas en Oriente y su expansión por el océano Pacífico era imparable.

*(...) la sal ibérica y la plata hispanoamericana eran dos de las exportaciones esenciales de las Provincias unidas al Báltico y a Rusia. A decir verdad, plata y sal constituían la llave para dominar el comercio del norte de Europa. Desde cualquier punto de vista parecía estar claro que la paz con España reforzaría de modo significativo la hegemonía de Holanda en el transporte de mercancías entre el norte y el sur de Europa.*²³

La tregua no tuvo continuidad y las hostilidades se prolongaron hasta Münster (1648), para entonces, la República Holandesa disponía de la mayor flota comercial del mundo y su concurso en el comercio era imprescindible.

Los altos precios de la lana castellana en la bolsa de Ámsterdam, provocaron la exportación masiva a Holanda, donde se transformaban en productos manufacturados en las pañerías de Harlem y Leiden para ser finalmente reexportados a la península a través de puertos como Bilbao, Málaga, Alicante o Cádiz.²⁴

²³ ISRAEL Jonathan, “La república holandesa y el mundo hispánico...”, op. Cit. Pg 40, (...) ingentes cantidades de paño y lino flamenco, neerlandés e inglés inundaban el mercado español traídas por barcos neerlandeses, (...) de hecho entre 1621 y 1648 España había dependido de la capacidad comercial y de las marinas mercantes, inglesa, anseática y en las postrimerías, danesa, para todo lo referente a su comercio exterior y de costa a costa. Pero incluso la suma de las marinas mercantes de estas tres potencias no podía compararse a la marina mercante holandesa en materia de disponibilidad, capacidad o coste. Los plenipotenciarios que firmaron en Münster no podían evitar ser conscientes de que estaban transformando la estructura entera del comercio mundial.

²⁴ Sobre la exportación de lana a Holanda desde el norte de Castilla, BILBAO BILBAO Luis M^a, “Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII, (1610- 1720)”, en, *El pasado histórico de Castilla y León. Actas del 1º congreso de Castilla y León, celebrado en Valladolid del 1 al 4 de Diciembre de 1982*, Valladolid, 1983, Pgs. 225-243, sobre las relaciones entre Francia y los Países Bajos españoles, BONNEY Richard, “The French challenge to the spanish netherlands (1635-1700)”, en, SANZ AYAN Carmen, (Coord.), *Banca crédito y capital: la Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos, (1505-1700)*, Fundación Carlos de Amberes, 2006, Pgs. 275-298

La paz y las cláusulas de naturaleza comercial del tratado impusieron el desarme arancelario y la consideración de país más favorecido a la República Holandesa. En este sentido, se cursaron órdenes a las autoridades de los puertos instándoles a dar un trato favorable y agilizar los trámites en el despacho de los barcos.

1.4 El tratado de Münster y el Principado de Asturias: las cláusulas comerciales adjuntas al tratado, el artículo 7º

El 20 de Noviembre de 1647 el Rey envía una Carta- Orden a Don Diego de Arredondo, Corregidor y Capitán de Guerra del Principado de Asturias, le comunica que el archiduque Leopoldo Guillermo, su primo, ha recibido quejas de comerciantes holandeses cuyos barcos han sido apresados en el Golfo de Vizcaya después de ser publicada la cesación de armas en la mar con los estados de las Provincias Unidas, (mientras se negocia el tratado). Ordena y manda que se cumpla dicha cesación en aguas del Principado²⁵.

El 14 de Enero de 1648, Don Juan de Arce, Corregidor y entonces Capitán de Guerra del Principado recibe otra Carta-Orden del Rey recordándole la anterior de 20 de Noviembre por la que insta a dar a los holandeses que lleguen a los puertos

*(...) un buen trato sin visitarlos ni molestarlos en nada y además permitirles introducir las mercancías que traigan, eso sí, con precaución de que no introduzcan géneros de fábrica francesa.*²⁶

La preocupación por la buena marcha del tratado es evidente en la siguiente carta orden de 24 de Marzo de 1648 dirigida también

²⁵ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General del Principado, comisión provincial comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos. Tomo nº 4. Cédulas y Ordenes Reales expedidas sobre ajustes de paces, trato y comercio con otras naciones, introducción de monedas y mercancías y otras destinadas a preservar el reino del mal contagioso padecido en Hamburgo y otros estados. Fl. 31

²⁶ Ibidem. Fl. 32

al Corregidor y Capitán de Guerra del Principado. El Rey, vuelve a insistir en que ha tenido correo del conde de Peñaranda que por orden y misión suya asiste en Münster a las negociaciones de paz con las Provincias Unidas de Holanda. En dicho correo, Peñaranda reitera que una de las causas que más pueden turbar la paz concertada con los holandeses son

(...) las vejaciones y molestias que reciben cuando visitan con sus navíos estos puertos.

En consecuencia, resuelve que de aquí en adelante, en las visitas que hicieran los navíos de los Estados de Holanda se ponga toda la atención en que no se les moleste ni se les apliquen más derechos arancelarios de los debidos y que las inspecciones se hagan todas a la vez, las de los jueces ordinarios, veedores del Almirantazgo y ministros de la Iglesia (inquisición)²⁷ y sobre todo, que los navíos y la gente que en ellos viaja como pasajeros sean bien tratados.²⁸

El deseo del Consejo de mostrar amabilidad con los súbditos extranjeros es engañoso, se trata como señalamos antes, de favorecer a una colonia de ciudadanos sobre otra a la que se quiere desplazar.

Pocos días mas tarde, el 4 de Abril, el gobernador del Principado recibe carta del Rey recordando que desde el pasado día uno de Enero se calculaban en más de tres mil los extranjeros que como peregrinos atravesaron el Principado (hacia Santiago de Compostela), la mayoría varones con edad comprendida entre los veinte y los cuarenta e incluso cincuenta años, muchos de ellos de nacionalidad francesa. Se ordena al gobernador

(...) ponga el máximo interés en comprobar si ocultan armas entre sus pertenencias, e interrogarlos para saber de donde son vecinos, por donde entraron, que ruta siguen, con quien contactaron o esperan contactar, y cual es el punto de reunión.

²⁷ Todos los inspectores cobraban por la inspección, en tiempo de paz también lo hacia el cónsul en la ciudad.

²⁸ Ibidem. Fl. 34

*A aquellos franceses que resulten sospechosos, el gobernador deberá juzgarlos por conspiración sin que la sentencia pueda ser apelada. A los que resultaren inocentes tras el interrogatorio se les pondrá en la frontera con Francia apercebidos de perder su vida si vuelven.*²⁹

En realidad, en aquel tiempo los peregrinos que desde Europa hacían “el camino”, respondían como no podía ser de otra forma a esas características, varones entre veinte y cincuenta años de edad, y nada tendría de extraño que lo hicieran en grupos y alguno de ellos fuera armado para defenderse de una legión de vagabundos y salteadores.

Por fin el Rey mediante carta de fecha 24 de Junio de 1648, comunica a Don Diego de Arredondo Alvarado, corregidor del Principado que se ha llegado a un acuerdo con Holanda,

*(...) el conde de Peñaranda de mis Consejos de Estado y Cámara de Castilla y primer plenipotenciario en el consejo de la tratación de la paz general en Münster de Wetsfalia y Antonio Brun de mi consejo supremo de mis Países Bajos de Flandes, también plenipotenciario en el dicho consejo, con orden especial mía han asentado concluido y ratificado con los diputados de esas nobles ciudades hanseáticas el tratado cuya copia se os remite para el reciproco comercio entre mis reinos y provincias de esos reinos y los naturales y habitantes de aquellas ciudades, y siendo mi ánimo que todo lo contenido en el tratado tenga puntual e inviolable observancia todo cuanto en el contiene y establezca entre sus habitantes y mis súbditos, la buena y sincera correspondencia os mando guardéis y ejecutéis con toda precisión el contexto del tratado, haciendo buen pasaje acogida y tratamiento así a los bajeles de aquellas ciudades como a la gente que vienen en ellos a comerciar en estos puertos para que lo puedan ejecutar, sin dar lugar a que por mirar el contrabando reciban molestias. Esta es mi voluntad y resolución, lo haréis publicar así.*³⁰

²⁹ Ibidem. Fl. 36

³⁰ Ibidem. Fl. 39

Se consolidaba la llamada edad de oro de la República Holandesa. Como primera potencia naval se mantendrá otros cincuenta años con tres guerras contra Inglaterra y otras dos con Francia, decididas a terminar con su hegemonía.

Debió suponer un grave perjuicio moral y profesional para los veedores del contrabando del Consejo de Guerra comprobar y pasar por alto, que parte de las mercancías arribadas al Principado en barcos Holandeses lo hacían sin el obligado certificado de origen de fabricación, que hacía más que dudosa su procedencia.

Para aclarar este asunto el Consejo de Guerra optó por el envío de una nueva Orden de fecha 28 de Mayo de 1649, en la que además de recriminar los registros sufridos por un barco holandés arribado al puerto de San Sebastián, ordena y parece que muy en serio,

*(...) que por escrito notifique a todos los veedores de contrabando que asisten en los puertos, que las mercaderías que vinieren en bajeles que llegaren de aquellas partes (Holanda) sin testimonio de su fábrica no se les embarguen ni embarquen no obstante que les falte este requisito; Yo mando que por lo que os toca en los casos que se os ofrezcan de la calidad dicha, lo ejecutéis así, sin embarazaros en embargos ni depósitos de las mercancías que vinieren de aquellas partes sin testimonio de su fábrica hasta que en declaración de esto tengáis otra orden mía. Madrid a 28 de Mayo. Yo el Rey.*³¹

El 30 de Junio de 1649, Don Jaime de Arce es apercebido de nuevo,

*(...) tenga particular atención a no embargar ni embarazar las mercaderías que vinieren de las Provincias Unidas de los Países Bajos a esos puertos aunque no traigan el requisito de testimonio de su fábrica, dejando a sus dueños disponer de ellas libremente y cuidando mucho de que no reciban vejación alguna.*³²

³¹ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General y diputaciones del Principado, comisión provincial, comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos, Tomo nº 4, Fl. 44

³² Ibidem. Fl. 48

Esto fue así, porque el tratado de paz se firmó el 4 de Febrero de 1648, y las cláusulas comerciales que regularon el tráfico comercial, entre ellas el contrabando, siguieron discutiéndose en La Haya hasta llegar a un acuerdo el 18 de Mayo de 1650³³.

El artículo 7º del apéndice al tratado, afecta directamente al Principado de Asturias establece.

(...) para evitar asimismo toda materia de disputa y contención, se ha acordado que bajo aquel nombre de mercancías vedadas y de contrabando, no estarán comprendidas los trigos centenos y otros granos y legumbres, sal, vino, aceite ni generalmente cuanto pertenece al sustento y nutrimento de la vida quedarán libres, como todas las mercaderías no comprendidas en el artículo precedente y será su transporte permitido aunque sea para lugares de enemigos, excepto las villas y plazas sitiadas, bloqueadas o cercadas.

Quedaba liberado el mercado de los llamados “frutos de la tierra” que servirían como carga de retorno a mercaderes, holandeses, ingleses y franceses. En Asturias los arrendadores de las salinas y los comerciantes con licencias especiales lo venían haciendo al menos desde 1641

1.5 Inglaterra

Considerando la tónica general del siglo XVII las relaciones con Inglaterra no habían sido malas durante la primera mitad del siglo. En 1625 una flota del despechado Carlos I³⁴ atacó, sin previa declaración de guerra, la bahía de Cádiz. Las subsiguientes represalias y la ruptura diplomática no se hizo oficial hasta meses después³⁵. Parece ser, que ni en dichas acciones ni en las militares se puso mucho interés por ninguna de las partes. La paz, se

³³ Ibidem. Fl. 52

³⁴ Carlos I de Inglaterra fue pretendiente de la infanta Dña. María de España.

³⁵ DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, “Guerra económica...”, op. Cit. Pg. 80 añade el autor que las hostilidades fueron casi simbólicas, pues las dificultades que el monarca inglés encontraba en el Parlamento la impedían ejercer ninguna acción eficaz de política exterior.

acordó en 1630 y en su tratado se volvió a las condiciones del comercio recogidas en el de 1604.³⁶ recurrentes en más de una ocasión. Después de todo, quien no tiene una guerra comercial con Inglaterra de vez en cuando.

Ambos estados necesitaban del otro para vender sus productos, Inglaterra era un gran cliente de las lanas castellanas, aceite, vino, cochinilla y fruta. Por la otra parte, se importaban gran cantidad de paños de bajo precio y calidad (mezcla de algodón y lana), bacalao, pescado en salazón y cueros de Irlanda³⁷.

El hueco dejado por los holandeses en 1621 potenció el desarrollo de las marinas francesa e inglesa, y desde 1635 al año 1648 a la inglesa, que al menos oficialmente no tuvo competencia. Esto se observa en la participación de las distintas flotas en el transporte de la lana desde los puertos de Bilbao, Santander y San Sebastián estudiado por Luis M^a Bilbao³⁸

En 1654 y 1655 sin previa declaración de guerra Inglaterra bloquea con su flota la bahía de Cádiz, objetivo inalterable de la política exterior británica por el control del Mediterráneo y toma la isla de Jamaica defendida por una pequeña guarnición

³⁶ Ibidem. Las negociaciones fueron delegadas en el marqués de Santa Coloma, el artículo 7º del tratado reestablece la libertad comercial.

³⁷ ALLORZA APARICIO Angel, “La represalia de Cronwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)”, en, *Espacio Tiempo y Forma*, Serie 4, historia moderna 1, nº 13, 2000, añade que tras el corto período de ruptura se reeditaron los anteriores acuerdo, en 1945 a cambio de 4000 ducados obtuvieron nuevas concesiones comerciales en las Indias occidentales (...) a mediados el siglo se encontraban bien asentados en España.

³⁸ BILBAO BILBAO Luis M^a, “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650)”, en, *Itsas Memoria*, 4, San Sebastián, 2003, Pgs. 259-285, (...) el relevo puede apreciarse claramente en las exportaciones de lanas efectuadas desde Bilbao, según una minuta de lana de mediados de 1625, la mayor parte de los embarques tiene como destino Francia pero en dirección a Inglaterra aun se despacha el 23% del total de la exportación controlada por la muestra. En 1626 sin embargo de las 10.000 arrobas que se consignan, el 90% va a Francia. Afirma el autor que los puertos franceses en concreto Bayona y San Juan de Luz eran una mera escala hacia Holanda. En 1635 el porcentaje entre puertos de destino ingleses y franceses se invierte. Del mismo autor, “Comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI”, en, *Bidebarrieta*, Vol. 12, 2003, Pgs. 225-276.

española. Inglaterra apostaba por la secesión de Portugal y por supuesto por las ventajas del comercio con sus colonias.

La que pasará a llamarse guerra de Cronwell (1655-1667), llevará a la ruina a la colonia Inglesa en España junto a la mayoría de los fabricantes de géneros textiles en York³⁹. Este conflicto, rompe con muchos años de buenas relaciones y con el equilibrio que se mantenía en la guerra con Francia. En estos años, la flota anglo -francesa puso en un grave aprieto el comercio con las Indias y la comunicación con los países del Báltico. El tratado de paz de 1667 con Inglaterra, restableció las buenas relaciones hasta la guerra de Sucesión, para entonces la hegemonía del comercio con España y sus colonias era indiscutiblemente holandesa.

A lo largo del periodo estudiado, el tráfico con el Principado es bastante regular, parece que la coyuntura internacional no le afecta substancialmente, esto puede deberse a que la colonia británica en Asturias se compone de mercaderes irlandeses católicos afincados en Gijón que gozan de especial consideración por parte de las autoridades.

Firmada la paz con la nueva República Holandesa en 1648 y ante la agresividad francesa, el objetivo de la política exterior

³⁹ Sobre las relaciones hispano- británicas y la estrategia comercial inglesa. CRESPO SOLANA Ana, “Implicaciones y consecuencias de la pax holandesa: la República y el equilibrio hispano- británico, (1702-1787)”, en, PERALTA RUIZ Víctor y GUIMERA RAVINA Agustín, (coords.), *Actas de la III reunión científica de la Fundación española de historia moderna*, Vol. nº 2, 2005, Pgs. 101-118. Sobre la repercusión en el comercio con las Indias, MARTINEZ SHAW Carlos, “El imperio colonial español y la República holandesa tras la paz de Münster”, en, SCHEPPER y otros, (Edres.), en, *La paz de Münster*, Idea Books, 2000, Pgs. 75-86. SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Bilbao y el comercio de importación anglo- holandés durante la guerra de Reuniones (1684)”, en, *Historia y perspectivas de investigación: estudios en memoria del profesor Angel Rodríguez Sánchez*, Editora regional de Extremadura, 2002, Pgs. 269-278, sobre las relaciones diplomáticas con Inglaterra, OYAMBURU J. “Relaciones políticas y comerciales entre España e Inglaterra (1650-1670)”, Tesis doctoral, inédita, Madrid, 1995.

española después de la Paz de los Pirineos (1659) consistió en evitar que alguna potencia extranjera proporcionase ayuda a Portugal como de hecho sucedía con Francia en contra de lo acordado en dicho tratado y ganarse como aliado a Inglaterra ante un enfrentamiento anunciado con Francia.⁴⁰

*(...) en Junio de 1666 doña Mariana de Austria otorga poderes al padre Nithard, al duque de Medina de las Torres y al conde de Peñaranda para ajustar con el embajador inglés, conde de Sandwich, un tratado de unión y alianza con Inglaterra, en el que se acordaría además una tregua con Portugal.*⁴¹

En el tráfico comercial se aprecian las consecuencias de las represalias que en ese mismo año (1667) se decretan contra Francia⁴². El reglamento que se envía a los veedores del

⁴⁰ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de Dña. Mariana de Austria”, en, *Studia Histórica. Hª moderna*, nº 20, 1999, Pgs. 137-172.(...) la decisión de Luis XIV de inmiscuirse en el conflicto entre ambas Coronas ibéricas se mantuvo siempre constante sin importarle que los corsarios españoles del Cantábrico y de las costas gallegas atacaran a los buques mercantes franceses que se dirigían a Portugal, ni por supuesto las protestas del embajador español en París, marqués de la Fuente, que se quejaba con justicia de lo infructuoso de estas gestiones, (...) esto explica el deseo de doña Mariana de Austria de normalizar las relaciones hispano-inglesas.(...) la reina gobernadora que poco podía hacer en aquellas fechas para impedir la independencia de Portugal al no disponer del caudal suficiente para el mantenimiento del ejército ni contar con aliados poderosos a los que solicitar ayuda, acepta la propuesta presentada por Inglaterra para alcanzar un acuerdo con Lisboa antes de que Francia atacase por sorpresa los Países Bajos, objetivo fundamental de su política exterior desde mediados del siglo XVII, Pg. 42

⁴¹ Ibidem. Pg. 144. (...) el 17 de Mayo de 1667 el monarca francés, por medio de su representante, informa a la Reina de que su ejército se ha puesto en marcha para tomar posesión de esos territorios (Países Bajos) que le corresponden por el derecho de devolución. Pg. 145

⁴² Sobre las relaciones con Francia y el tratado de paz de Los Pirineos, VALLADARES FERNANDEZ Rafael, “El tratado de paz de los Pirineos, una revisión historiográfica”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, nº 2, 1989, Pgs. 125-139. sobre el asunto DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “España ante la paz de Los Pirineos”, en, *Hispania*, LXXVIII, nº 19 1959, el artículo está recogido posteriormente en el clásico “Crisis y decadencia de la España de los Austrias”, Ariel, Barcelona, 1989. (...) a Cronwell los franceses le ofrecen Dunquerque, (a conquistar a los españoles) y los españoles les ofrecen Calais, (a conquistar a los franceses), Pg. 160

contrabando de los puertos es el mismo de 1635⁴³, ampliado por la Junta de Represalias creada a este efecto por Real Cédula de 21 de Agosto de 1667. La eficacia del nuevo organismo quedó en entredicho por la lentitud de la burocracia provincial⁴⁴ desconociéndose el volumen de lo confiscado en los puertos del norte a excepción de La Coruña. La Junta desaparece con la paz de Aquisgrán de 1669.

⁴³ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio y RAMOS MEDINA M^a Dolores, “Los comerciantes franceses en Castilla y la represalia de 1667”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, n° 7, 1994, Pgs. 287-318. Sobre el comercio holandés en este periodo, SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de Doña Mariana de Austria”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, n° 9. 1996, Pgs. 267- 322 (...) el final del conflicto con los holandeses volvía a garantizar el suministro de los géneros demandados por los reinos de España y territorios americanos, Pg. 87, (...) el comercio holandés se sustenta en la venta de productos coloniales (tabaco, tintes, azúcar) importados de Asia a través de la Compañía de la India Oriental y la Compañía de la India Occidental, le siguen en importancia manufacturas metálicas de Alemania y Lieja y manufacturas textiles de Leiden y Harlen, Pg. 307.

Sobre la financiación de importaciones holandesas, SANZ AYAN Carmen, “Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII”, en, *Hispania: revista española de historia*, n° 182, 1992, Pgs. 915-945,

Sobre la política exterior británica hasta el tratado de Münster, TAYLOR H. “Trade neutrality and the english road (1630-1648)”, en, *Economic History Review*, 2ª serie, n° 25, 1972, Pgs. 1642-1688. Sobre la posterior evolución del comercio hispano- británico, PRADOS DE LA ESCOSURA L. “El comercio hispano británico en los siglos XVII-XIX”, en, *Revista de historia económica*, n° 2, 1984,

Sobre la evolución económica del siglo, SANZ AYAN Carmen, “La decadencia económica del siglo XVII”, en, FLORISTAN Alfredo, (Coord.), *Historia de España de la edad moderna*, Pgs. 391-408. Sobre la regencia de Mariana de Austria, CALVO POYATO J, “Juan José de Austria, un bastardo regio”, Barcelona, 2001. CASTILLA SOTO J. “Don Juan José de Austria, (hijo bastardo de Felipe IV), su labor política y militar”, UNED, Madrid, 1992. Una tesis distinta sobre la figura de Don Juan José en, KAMEN Henry, “La España de Carlos II”, Barcelona 1980, Documentos diplomáticos e informes hasta la caída del conde-duque, en ELLIOTT Jhon H. y DE LA PEÑA José, “Memoriales y cartas del conde-duque de Olivares”, Madrid, 1978

⁴⁴ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “La Junta de Represalias de 1667...”, op.Cit. Pg. 259, sobre el periodo 1659-1667, YETANO LAGUNA Isabel, “Relaciones entre España y Francia desde la paz de los Pirineos (1659), hasta la guerra de devolución (1667) La embajada del marqués de La Fuente”, en, Tesis doctoral, inédita, UNED, Madrid, 2007.

Los objetivos estratégicos de franceses e ingleses fueron muy distintos, aquellos se orientaban a la expansión territorial hacia el norte y el este, incluidos los Países Bajos y los territorios hasta la frontera natural del Rin. Los británicos, se centraron en asegurar las rutas comerciales. Para ello precisaban de bases permanentes necesarias para la expansión de su marina en el Mediterráneo y América y un tratado comercial preferente con la que seguía siendo eje del intercambio de divisas mundial, España.

La boda de Carlos II Estuardo con Catalina de Braganza en 1661 aportó como dote a la corona inglesa, Bombay (la India) y Tánger. Además, les facilitó la entrada en el mercado americano de las colonias portuguesas y el tráfico de esclavos a través de la Royal African Company⁴⁵

Inglaterra venía ayudando a Portugal contra España, desde el tratado de Westmister (1654), por el que se aseguraron la distribución de especias de las colonias portuguesas. Fue en este momento de apuros hacendísticos sin precedentes, cuando sin declaración previa de guerra, Cronwell bloqueó Cádiz a la espera de la flota que llegaba de las Indias⁴⁶.

Un acuerdo con España que incluyera la paz con el Portugal de los Braganza consolidaba sus “conquistas”. Por otra parte, era necesario frenar a Francia cuya política expansionista ponía en peligro la paz de Westfalia (1648)

⁴⁵ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de Doña Mariana de Austria”, op. Cit. Pg. 141

⁴⁶ ALLORZA APARICIO Angel, “La represalia de Cronwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)”, op. Cit. Pg. 87. citando a FERNÁNDEZ DURO C. “La armada española desde la unión de Castilla y Aragón”, Madrid 1885-1903, tomo V, Pgs. 19-55, (...) 30 navíos Británicos con 1040 cañones y 5300 hombres cruzaban las aguas de Cádiz y del cabo San Vicente, la respuesta no se hizo esperar, y en Septiembre de 1655, armó y echó a la mar la escuadra española de la Guarda de Indias a cargo del General Don Pablo Fernández de Contreras con 35 barcos de los cuales 28 eran de guerra. De Octubre a Agosto de ese año pasó la escuadra por delante de la inglesa en multitud de ocasiones pero en ninguna de ellas se llegó a abrir fuego.

CAPÍTULO 2

LA ECONOMÍA

2.1 La coyuntura económica de Castilla en 1650

El siglo XVII tiende a identificarse, al menos en el caso español, con depresión, crisis de crecimiento, crisis de subsistencia, etc. Sin embargo, estas situaciones no se producen ni al mismo tiempo ni con la misma intensidad en todas partes.

La demografía maltusiana propuso que la población había crecido en el siglo precedente por encima de las posibilidades del sistema económico. La puesta en explotación de las tierras menos productivas produjo la caída en picado de la productividad agraria. La eficiencia del sistema económico disminuyó y fue incapaz de producir alimentos que mantuviesen la nueva población.

La disminución, o en el mejor de los casos el estancamiento de la población fue un hecho y la explicación de la historiografía múltiple: frenos positivos maltusianos, pestes, descontrol monetario, guerras, ciclos históricos inevitables, fiscalidad abusiva, explotación de tierras baldías de bajo rendimiento, ruina de los ayuntamientos, enajenación de tierras comunales, desplome de las ciudades manufactureras, desarme arancelario,

desnutrición, caída de la natalidad y todas las combinaciones entre los distintos elementos.

Pero el hecho es que ni en España ni en Europa el proceso presenta la unidad temporal, espacial o de intensidad que permita una explicación global. En España, la mayor caída de la población se produce entre 1590 y 1630 fechas que coinciden con el milagro económico holandés⁴⁷ que dura por acuerdo general hasta 1672 (3ª guerra anglo- holandesa). Por otra parte, hay una divergencia clara en el desarrollo entre la Europa septentrional y la meridional y entre el norte de Castilla y el resto de la península⁴⁸.

En el caso español, García Sanz distingue dos períodos, la economía en expansión del siglo XVI y la depresiva que toca fondo en 1630-1680 según las regiones⁴⁹. El crecimiento de la población del siglo XVI sería desigual e iría del 100% en algunos territorios del norte de Castilla entre ellas Asturias, al 33% del centro peninsular. Según este autor

(...) entre 1591 y 1650 la población de Castilla descendió entre un 20 y un 25% salvo en las ciudades del norte y Madrid, en la segunda mitad del siglo XVII la población no experimentó variaciones

47 NASH RC. “La economía” en BERGIN Joseph, (Coord.), *Historia de Europa, siglo XVII*, Oxford, 2001, Pgs. 19-59, añade el autor, (...) en la actualidad el rasgo definitorio de la crisis es la divergencia entre el desarrollo económico de la Europa occidental basado en el trabajo libre y la de Europa oriental donde la servidumbre estaba extendida en el siglo XVII. Por otra parte la Europa occidental meridional en franca recesión contrasta con la septentrional en expansión o con Inglaterra donde la crisis casi brilló por su ausencia

48 ISRAEL Jonathan, “La republica holandesa...”, op. Cit. (...) pese a la pérdida de población en términos generales, hubo aumento de población en muchas zonas costeras que se encontraban en un estado de crecimiento y ebullición, Pg. 338. Sobre la historia económica de Holanda, KLEIN P.W. “El estudio de la historia económica de Holanda”, en *Revista de historia económica. Journal of iberian and latin americane economic history*, nº 2, 1984, Pgs. 15-25 sobre la edad de oro y la decadencia en Pg. 19

49 GARCIA SANZ Angel, “Auge y decadencia en España en los siglos XVI y XVII: Economía y sociedad en Castilla”, en *Revista de historia económica*, año 3, nº 1 1985, Pgs. 11-27, añade, (...) entre 1500 y 1700 la economía Castellana conoció dos fases coyunturales de larga duración y opuestas por su signo, una expansiva que arranca en el siglo XV y culmina en los años ochenta del siglo XVII y otra depresiva que toca fondo según regiones entre 1630 y 1680

positivas excepto en el norte con una brillante recuperación gracias a la introducción de nuevas técnicas de cultivo.

Autores como Venaza atribuyen parte del aumento de la población a la inmigración francesa atraída por los altos salarios sobre todo en Cataluña y Aragón⁵⁰.

(...) Castilla, ofrece a finales del siglo XVI los salarios más altos de Occidente, la mano de obra escasea y el índice de salarios llega a superar el de los precios mientras en Francia se deteriora. A medida que los salarios empezaron a pagarse en moneda de vellón de cobre desaparecería el estímulo a la inmigración,

Las sucesivas represalias hicieron el resto.

Para tratar de corregir la despoblación se creó en 1625 la junta de Población y Comercio bajo la presidencia de Olivares⁵¹, entre otras medidas Felipe IV otorgó exenciones fiscales a los padres de seis o más hijos varones, los llamados “hidalgos de bragueta”, Sánchez Belén, recoge también la Real Cédula que requiere a los corregidores informes de los despoblados que hay en sus respectivas jurisdicciones, y de la gente que se necesita para restituirlos a su estado anterior, así como de las personas que estarían dispuestas a trasladarse a ellos desde zonas superpobladas del norte como Burgos, Vizcaya, León, Asturias y Galicia⁵² y añade

(...) no parece muy desajustada la idea de un crecimiento demográfico en el norte peninsular; al menos no para el caso asturiano.

Para Domínguez Ortiz, en el terreno económico la singularidad española fue exclusivamente de orden monetario

50 BENNASAR Bartolomé, “La España del siglo de oro”, Crítica, Barcelona, 1983, (...) a finales del siglo XVI los franceses representan el 20% de la población catalana y en 1620 lo mismo sucede en Aragón, (...) en 1665 los extranjeros representan el 18% de los huéspedes de las posadas madrileñas,

51 SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “La política repobladora del reinado de Carlos II”, en, Espacio, Tiempo y Forma, serie IV, nº 3, 1990, Pgs. 213-233, añade (...) el objetivo era retener a seiscientos artífices de origen valón afincados en Arévalo y que en 1629 habían puesto en funcionamiento setenta y cuatro telares, toda vez que las Cortes rehusaron otorgar los fondos necesarios que garantizaran su supervivencia.

52 Ibidem. Pg. 216 y 217

(...) su agricultura no difería esencialmente de la que se practicaba en otros países de análogas características geográficas. Tampoco la minería y la pesca, la producción artesanal y los medios de transporte no ofrecían nada que no tuviera equivalencias en el resto de Europa, Pero la colonización de los territorios americanos (...) crearon en España un mercado de condiciones especialísimas. Su principal característica la plata abundante y barata, moneda de alta calidad, apreciada en todo el mundo, y por ello con una tendencia irresistible a escapar, a derramarse por todos los países.⁵³

⁵³ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “La población española en el siglo XVII- Prologo”, en, JOVER ZAMORA José, (coord.), *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXIII, Espasa- Calpe, Madrid, 1995, añade (...) la selectividad de la demanda era especialmente fuerte en las Indias donde se abastecían de frutos españoles pero preferían la ropa extranjera, y esa preferencia coincidía con el interés de grandes mercaderes de Sevilla y Cádiz, en buena parte de origen extranjero Pg. XIV, del mismo autor “ Crisis y decadencia de la España de los Austrias...”, op. Cit. Pg. 200 el fondo de la depresión de puede situar para Castilla en 1670 y durará un decenio, añade (...) todos los males inimaginables se abaten sobre este sufrido pueblo, la llamada recuperación de fin de siglo no es más que la atenuación de estos males.

Sobre la incidencia del hambre en la demografía, PEREZ MOREDA Vicente, “ Hambre, mortandad y crecimiento demográfico en las poblaciones de la Europa preindustrial”, en, *Revista de historia económica*, nº 6, 1988, Pgs. 709-735. Del mismo autor, “Alimentación, desnutrición y crecimiento económico: reflexiones sobre la obra del hambre en la historia”, en, *Agricultura y sociedad*, nº 61, 1991, Pgs. 207-222. Sobre la fiscalidad en el siglo XVII, ANDRES UCENDO José Ignacio, “La fiscalidad en Castilla en el siglo XVII: el Servicio de Millones, (1601-1700)”, Universidad del País Vasco Servicio editorial, Bilbao, 1999, del mismo autor, “ La moneda de plata en Castilla durante la primera mitad del siglo XVII”, en, *Studia Histórica, historia moderna*, nº 30, 2008, Pgs. 147-190, del mismo autor, “Una herencia de Felipe II: los Servicios de Millones en Castilla durante el siglo XVII, (1527-1598)”, en, MARTINEZ MILLAN José (Dir. Congr.), *Europa y la Monarquía Católica*, Vol. nº 2 1998, Pgs. 53-66, y, “Finanzas y fiscalidad en Castilla del siglo XVII, una nota sobre la inflación del vellón”, en, SANZ AYAN Carmen y GARCIA GARCIA Bernardo José, (Coords.), *Banca, crédito y capital: la Monarquía Hispánica en los antiguos Países Bajos*, (1505-1700), 2006, Pgs. 377- 398,

Sobre fiscalidad, FORTEA José Luis, “Los donativos en la política fiscal de los Austrias, ¿servicio o donativo?”, en, RIBOT Luis y DE ROSA L. (Eds.), *Pensamiento y política económica de la época moderna*, Florencia, Pgs. 31-76, también sobre la fiscalidad como causa de la crisis, MARCOS MARTÍN Alberto, “Fue la fiscalidad regia un factor de la crisis en la Castilla del siglo XVII”, en, PARKER Geoffrey (coord.), *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Crítica, 2006, Pgs. 173-255

Durante el siglo XVI y principios del XVII, la coyuntura económica favorable y la inmigración superaron la emigración a América y a la expulsión de los moriscos. En Asturias la tasa de crecimiento demográfico alcanzó el 1% anual⁵⁴, Bravo Caro estima que el aumento de la población en Asturias y el País Vasco entre 1536 y 1588 en un 30 % y un 40%.

Esto no quiere decir que la morbilidad no fuera alta en el norte, en especial durante los primeros años del siglo XVII con la epidemia de peste bubónica. Llegó a España desde el norte de Europa pero su virulencia fue menor en Asturias por la dispersión de su población en pequeños núcleos rurales.

En esa epidemia 1599-1602 Santander perdió 2.500 de 4.000 habitantes, Valladolid perdió 6.500 habitantes en cuatro meses, el 18% de su población, Madrid 3.500, el 10% de sus habitantes en ocho meses del año 1599. En cuatro años murieron por la peste 500.000 personas. Pero la gran peste por su virulencia y concentración en centros urbanos fue la de 1647-1652. Esta vez avanzó desde el Mediterráneo y devastó Levante y Andalucía, según los datos que aporta Lynch⁵⁵

(...) en Valencia hubo 30.000 muertos, solo en Málaga 40.000 y Sevilla perdió el 25% de su población.

La última de las grandes epidemias 1676-1685 se cobró otras 250.000 personas entre Valencia y Andalucía, Lynch eleva el cómputo total de muertos por la peste en el siglo XVII a 1.250.000 personas.

Hay un hecho que a mediados de siglo afecta por sus consecuencias en el comercio de las ciudades portuarias del norte

⁵⁴ BRAVO CARO Juan Jesús, "Demografía y economía", en, GARCIA CARCEL Ricardo, (coord.), *Historia de España, siglo XVI y XVII, la España de los Austrias*, Cátedra, Madrid, 2003, Pgs. 467-510 para el autor la tasa de urbanización en el siglo XVII fue del 11% frente a un 7,5% continental, de los 37 núcleos urbanos hispanos estimados por Jan de Uries para el año 1600, 31 estaban integrados en la Corona de Castilla, (...) los conflictos con Francia, Flandes e Inglaterra hizo descender el precio de la materia prima (la lana) y favoreció el desarrollo de las manufacturas en las ciudades castellanas

⁵⁵ LYNCH Jhon, "Los Austrias, (1598-1700)", Crítica, Barcelona, 1992

de Castilla, el derrumbe de los centros manufactureros, García Sanz⁵⁶ señala.

(...) *la producción de paños en Segovia era en 1585 aproximadamente igual que la de Florencia o Venecia, unos 16.000 paños anuales*⁵⁷, a partir de ahí la producción decayó en cantidad y calidad. A finales del XVII los franceses proporcionaban el 25% de las mercancías remitidas a América, 22% los genoveses, 20% los holandeses, 11% flamencos e ingleses y 8% los alemanes. Todas estas mercancías tendrían que importarse.

En la primera mitad del siglo XVII la mayoría de los centros urbanos del centro de Castilla, a excepción de Madrid, pierden casi la mitad de sus habitantes, para estabilizarse a partir de 1650. Simultáneamente, en Asturias se produce un aumento espectacular de la población⁵⁸, buen indicador, casi el único de la evolución de la economía, los estudios demográficos se centraron, ante la poca fiabilidad de los censos⁵⁹, en los registros parroquiales, padrones de vecindad y moneda forera.

Todos sin excepción se topan con el índice de conversión de vecinos o fuegos a habitantes piedra filosofal del asunto si tenemos en cuenta que la estructura familiar de la época es poco conocida.

⁵⁶ GARCIA SANZ Angel, “Auge y decadencia en España ...”, op.Cit. Pg. 18, el autor no remite a los datos de FORTEA y a RUIZ MARTÍN

⁵⁷ un paño equivale a 33,4 metros lineales

⁵⁸ SANZO FERNÁNDEZ Carmen Mª, “La población de Asturias en los siglos XVII a XIX: los registros parroquiales”, en, *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Vol. I: *Agricultura*, Madrid, 1982

⁵⁹ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “La política repobladora...”, op. Cit. Pg 216, (...) se sabe la lentitud y dificultades para el encabezamiento de los pueblos y las dificultades para elaborar padrones de vecinos donde consten además los exentos y sus actividades productivas, (...), la lentitud con que se encabezaban los pueblos es imputable casi siempre a la reticencia de los concejos a asumir los valores que les asignaban, fue un factor decisivo para que la junta responsable de la gestión de estos funcionarios les eximiera del cumplimiento riguroso de dichos padrones, (los encabezamientos tenían motivos fiscales)

2.2 La situación de la económica asturiana.

La población de Asturias de 1700 la estima Gonzalo Anes⁶⁰ en 230.000 habitantes la gran mayoría repartida en pequeños núcleos rurales. Dicha población supone el 3% de la total española de la época, una relación porcentual mayor a la actual del 2,5%,

Barreiro Mallón⁶¹ reduce a cuatro las características básicas de la estructura agraria de la zona: minifundismo de las explotaciones, sistema hereditario, ausencia de grandes rentistas eclesiásticos o laicos y gran extensión e importancia de los terrenos comunales. Respecto al comercio añade

(...) el comercio asturiano carece de hombres, barcos y capitales para su desarrollo, consecuencia indudable de la estructura de propiedad y escasez de excedentes de renta.

García Sanz⁶² señala.

(...) no es de extrañar, que guiados por las fuentes de información tradicionales y justificadamente sensibilizadas por la decadencia política y militar de la monarquía hispana, haya

⁶⁰ ANES Gonzalo, “Economía y sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen”, Ariel, Barcelona, 1988, Pg. 17. Sobre la población de Asturias, BARREIRO MALLON Baudilio, “La demografía asturiana en los siglos XVI-XVIII”, en, *Historia general de Asturias*, Fas. n.º 161-162

⁶¹ BARREIRO MALLON Baudilio, “Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica”, en, SUAREZ GRIMON Vicente, MARTINEZ RUIZ Enrique y LOBO CABRERA Manuel, (Coords.), *Actas de la III reunión de historia moderna, Asociación española de historia moderna*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, Pgs. 61-80, del mismo autor, “Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica. El comercio asturiano con los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz”, en, *Actas II Coloquio de historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, “La introducción de nuevos cultivos y la evolución de la ganadería en Asturias durante la edad moderna”, en, *Congreso de historia rural, siglos XV al XIX*, Universidad Complutense de Madrid, 1984, Pgs. 287-318 y “la burguesía asturiana en el siglo XVIII”, en, *Burguesía española en la edad moderna, Actas del congreso internacional celebrado en Madrid y Soria los días 6 al 18 de Diciembre de 1992*, Vol. 3, Valladolid, 1996, Pgs. 1267-1268 y PERIBANEZ CAVEDA Daniel, “Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial, (1750-1850)”, Gijón, 1992.

⁶² GARCIA SANZ Angel, “El sector agrario durante el siglo XVII: depresión y reajustes”, en, JOVER ZAMORA José M^a, (Dir.) y MOLAS RIBALTA Pere, (coord.), *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo, XXVIII, Madrid, 1985,

estado vigente una versión negativa y pesimista del sector agrario español durante el siglo XVII que, contrastaba radicalmente con la visión optimista del siglo XVI y con la no menos razonablemente positiva del siglo XVIII, centuria esta en la que las dotes de buenos administradores de los monarcas borbónicos habrían propiciado una recuperación de la agricultura respecto al deplorable estado en que la habrían dejado los últimos y menores Austrias.

Por otra parte Gonzalo Anes⁶³ venía a desmentir el carácter general de la crisis del siglo XVII

(...) las cifras estimadas sobre la población durante los siglos XVI, XVII y XVIII, muestran tendencia al aumento. Por consiguiente, su modificación es síntoma de cambios en la economía, de que es menester dar cuenta, ya que no hubiera sido posible el aumento del número de habitantes si no hubiera aumentado paralelamente la producción de bienes y servicios.

El mismo autor describe con acierto en otra de sus obras⁶⁴, lo acontecido en la agricultura asturiana en el siglo XVII.

(...) durante el siglo XVII, a medida que fue difundiéndose el cultivo del maíz, pudo aumentar el número de habitantes. La tendencia al aumento fue sostenida, aunque desigual, según las distintas zonas. Al sembrar maíz se originaron cambios en la rotación de los demás cultivos: en las tierras más fértiles fue

⁶³ ANES Gonzalo, “Depresión agraria durante el siglo XVII en Castilla “, en, *Homenaje a Julio Caro Baroja*, Madrid, 1978, Pgs. 83-100. Del mismo autor “ La Asturias preindustrial”, en, FERNÁNDEZ Roberto (Dir.), *España en el siglo XVII: homenaje a Pierre Vilar*, 1985, Pgs. 505 –535,

Sobre la producción agraria en Asturias, BOUZA BREY Fermín, “Introducción del cultivo del maíz en Asturias en el siglo XVII”, en, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, XVI, 1952, Pgs. 159- 173, sobre economía de Asturias en la edad moderna GOMEZ ALVAREZ Ubaldo, “La sociedad tradicional asturiana”, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1982, OCAMPO SUAREZ VALDES Joaquín, “ La economía asturiana al final del antiguo régimen, las manufacturas, 1750-1850”, Oviedo, 1987, el autor señala que es en el siglo XVII y no en el XVIII cuando se produce la expansión agraria con el incremento del rendimiento por unidad de simiente debido a los abonos y rotaciones de los cultivos

⁶⁴ ANES Gonzalo “Economía y sociedad...”, op. Cit. Pg. 13

posible el cultivo anual sin barbechos ni eriazos. La siembra de forrajes y el aumento de la superficie dedicada a campos de siega permitió el aumento del número de cabezas de ganado en régimen de estabulación intermitente y el consumo de carne, de leche y sus derivados. También se contó con mayor número de reses para vender fuera de Asturias (...)

Puede deducirse de la historiografía citada que la situación de Asturias a mediados del siglo XVII, al menos en lo tocante a demografía, agricultura y ganadería no era tan mala como en el interior de Castilla, e incluso que del conjunto de territorios de la periferia peninsular era de las mejor paradas.

A mediados del siglo XVII las antes prósperas ciudades manufactureras del siglo XVI habían desaparecido víctimas de la política monetaria de Lerma y Olivares, del desarme arancelario fruto de los tratados de paz con Inglaterra (1598), Francia (1604) y Holanda (1609) y del flujo masivo de manufacturas extranjeras procedentes de toda Europa.

Como ocurre siempre, la moneda de mala calidad desplaza a la buena, que se acapara y deja de circular. Las acuñaciones masivas de moneda de vellón con valor intrínseco muy inferior al nominal la suplantó. Los fabricantes de textiles castellanos no podían comprar la materia prima (la lana) en moneda de vellón, la que circulaba en la península, porque los grandes exportadores preferían el precio a que se cotizaba en la bolsa de Ámsterdam. Pagadero en reales de plata españoles.

El precio de la lana aumentaba en tiempos de paz por el aumento de la demanda de los fabricantes extranjeros antes enemigos y ahora amigos, que presionaban al alza.

Los tratados de paz adjuntaban siempre cláusulas comerciales que favorecieron el desarme arancelario. En estas circunstancias, la competencia era imposible y ciudades como Valladolid, Toledo, Segovia, o plazas financieras como Burgos y Medina del Campo entre otras, vieron disminuir su población a menos de la mitad.

El desarrollo de las ciudades costeras como Gijón y otras del litoral vasco, se basa precisamente en que no fabrican nada, es decir nada que tenga especial demanda en el interior. En realidad, su crecimiento se cimienta en el descalabro de la industria manufacturera castellana, y la consiguiente riada de mercancías del norte de Europa que llega a sus puertos con destino al interior de la península.

Con el tráfico de mercancías, llegan las expectativas de negocio: los mercaderes, sus agentes, los armadores y los inversores dispuestos a aceptar un riesgo razonable.

El comercio de cabotaje se lleva a cabo entre las villas costeras vecinas que son a su vez distribuidoras de un mercado interior, comarcal, regional o nacional como es el caso de Bilbao. Todo ello, al albur de las relaciones políticas de España con el resto de las potencias europeas, siempre cambiantes. Lo que a finales del siglo XVI era sin duda una debilidad, la falta de industria, se convierte en fortaleza a la hora de afrontar el siglo XVII si se está en el sitio adecuado. En principio, ese parece ser el caso de Asturias.

La historiografía atribuye a distintas causas el hundimiento de la industria manufacturera castellana. Para Israel el desarme arancelario, para Miguel Artola la presión fiscal. Otros reconocidos autores apuntan a la devastación de la peste, la huida de las ciudades o la hambruna, pero casi todos coinciden en que favoreció el desarrollo de los centros de distribución periféricos, en especial los que se nutrían del entorno rural.⁶⁵

Mediado el siglo, el grueso de la fiscalidad castellana se basaba en alcabalas y millones recaudados mediante sisas. Este sistema de recaudación indirecta, eficaz en las ciudades en períodos de expansión, resultaba en la práctica inoperante en los medios rurales y especialmente inútil en el asturiano, Juan Gelabert,

⁶⁵ RINGROSE David R. “Desarrollo urbano y decadencia en la España moderna”, en, *Revista de historia económica: Journal of iberican and latin americane economic history*, nº 1, 1983, Pgs. 37-59 del mismo autor “Transporte y estancamiento económico de España”, en, *Moneda y crédito*

recoge lo expuesto por el representante del Principado de Asturias de 1757, con ocasión del proyecto de Unica Representación.

(...) las reglas generales que en otras provincias podrán tener su complemento no pueden acomodarse a esta (...) y así la renta de millones nunca pudo establecerse desde su origen en el Principado.

Supone Gelabert⁶⁶, que como millones hubo, el procurador se refiere a que se recaudaron mediante “renta”, que no fueran sisa. El servicio de millones concebido en un principio como gravamen al patrimonio, incorporó a los hidalgos a las filas de los pecheros. Se aplicaba un factor de conversión o cáñama en una escala de 25 a 200 maravedíes, a Asturias le correspondió la menor, “*en atención a los muchos hidalgos que había*”.

Miguel Artola⁶⁷, señala que los 48.157 vecinos de Sevilla pagaron más de 156 millones de maravedíes, mientras que a los asturianos que eran varios millares más, les correspondieron 8 millones de maravedíes.

Son frecuentes los informes sin base en fuentes cuantitativas de ilustrados del siglo XVIII que, según Felipe Ruiz Martín⁶⁸ construyen

⁶⁶ GELABERT Juan, “La bolsa del Rey”, Crítica, Barcelona, 1997, el autor señala que puestas en un eje de coordenadas, las líneas que miden entre 1600 y 1650 la evolución de las provisiones por vía de asiento, por parte castellana y el gasto total por la francesa (según datos de Mallet), se ve como fue posible mantener el paso marcado por los Borbones de París mal que bien hasta que en 1635 apareció la confrontación directa entre ambas potencias. De 1636 a 1642 todavía pudo hacer Castilla un enorme esfuerzo, a partir de entonces todo se acabó. El amplio gap. Que separa ambas líneas hasta 1659 señala inequívocamente a los nuevos titulares de la preponderancia, Pgs. 331-333

⁶⁷ ARTOLA Miguel, “La hacienda en el Antiguo Régimen”, Madrid, 1982. Sobre el requerimiento de millones Pg. 121, sobre la transformación definitiva en impuestos indirectos sobre el consumo véase Pg.131. El autor distribuye las cáñamas como sigue:

25 Mrs. León, Asturias y Ponferrada

50 “ Burgos y Zamora con Galicia

150 “ Granada, Cuenca, Soria

175 “ Segovia, Valladolid, Toro, Avila, Murcia

200 “ Salamanca con Trujillo, La provincia de León de la Orden de Santiago, Sevilla, Córdoba, Jaén, Calatrava de Andalucía, Guadalajara, Madrid y Reino de Toledo

⁶⁸ RUIZ MARTÍN Felipe, “Evolución económica de España”, en, *Reflexiones sobre el ser de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1994,

(...) una historia conceptual o pensada, imaginativa, fruto de la presunción, con frecuencia obsesiva de los contemporáneos, por denunciar los males que detectan en su patria, con el noble y sano propósito, por lo común de remediarlos o erradicarlos. Estos reveladores porfiados de obstáculos e inconvenientes para progresar por la senda, la buena a su juicio, de la redención, que a veces ellos mismos apuntan si bien no detallan.

En dichos infórnese presenta la población rural asturiana (el 90% de la población total), sometida y explotada hasta la miseria por el sistema de señoríos particulares, eclesiásticos, abadías etc. Como muestra valga el conocido informe Cepeda del año 1711, recogido y del que nos previene Joaquín Ocampo.

(...) familias tan pobres que en los años más fértiles no prueban el pan, carne ni vino, pobreza producto de que los campesinos están avasallados de comunidades eclesiásticas y particulares poderosos.

Esto es falso. La importancia real del sistema señorial en Asturias, y el volumen de sus rentas, ha sido estudiada con detalle por Gonzalo Anes⁶⁹

(...) los vecinos sujetos a dicho sistema, incluida la orden militar de San Juan de Malta, eran 5.500 vecinos, es decir como máximo 25.000 habitantes, (...) los derechos señoriales pagados en los señoríos en los que percibía algo el señor, no sobrepasaban los 12.000 reales al año, a mediados del siglo XVIII no pagaban nada por razón de señorío los vecinos de los cotos (cita cuarenta y un cotos). Los vecinos de todos estos cotos vendrían a ser 2.500 y sus habitantes 11.500. Si pagaban derechos señoriales los vecinos de los cotos (cita cuarenta y cuatro cotos)

(...) el número de vecinos sometidos al pago de derechos señoriales era por tanto, de unos tres mil, (...) significa todo ello que podemos estimar en unos 13.500 habitantes los que vendrían a pagar en concepto de derechos unos 12.000 reales de vellón al año, menos de un real de vellón por persona y año.

Como muestra de la escasa implantación del sistema señorial, Anes nos muestra un dato mas, según el censo de 1797, en Galicia había 46.244 casas útiles de población de realengo (jurisdicción

⁶⁹ ANES Gonzalo, "Los señoríos asturianos", Silverio Cañada, Gijón, 1989, Pgs. 128 y 129, relación de los cotos a los que se hace referencia en el texto.

real), por 154.665 de señorío, en Asturias 64.794 casas de realengo y 6.861 de señorío, un 9,5%. En Cataluña y Aragón dos de las zonas con menos casas de señorío, los porcentajes son del 34,2% y 48,1% respectivamente. Lo anterior viene a señalar que la presión fiscal⁷⁰ en Asturias, incluido el diezmo de la Iglesia, fue en el siglo XVII, una de las más bajas de toda la península. La distribución de la población en pequeños núcleos rurales autosuficientes, el propio sistema fiscal basado en la

⁷⁰ ANDRES UCENDO José, “La fiscalidad en Castilla en el siglo XVII”, en, RIZZO Mario, RUIZ IBÁÑEZ José Javier y GAETANO Sebastián, (Eds.), *Le force del Príncipe: recursos instrumentos y límites en la práctica del poder soberano en los territorios de la Monarquía Hispánica*, 2003, del mismo autor “La moneda de plata en Castilla durante la primera mitad del siglo XVII”, en, *Hispania*, n° 202, 1999, Pgs. 533-545, también “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII”, en *Studia Histórica*, n° 30, 2008, Pgs.147-190, como muestra de la política fiscal de la época el autor señala.(...) Las Cortes de 1660 volvieron a discutir la cuestión del medio general, pero en vista de su rechazo, no se encontró mejor remedio que aprobar a finales de ese año la acuñación de moneda de cobre con una pequeña liga de plata. Según las estimaciones de Juan de Góngora, este arbitrio debía aportar unos 565.000 ducados de beneficio por cada millón de ducados. Aunque de las acuñaciones habidas desde Noviembre de 1661 hasta Octubre de 1664 se deduce que proporcionó unos 4,5 millones de ducados a las arcas de la Corona, poco más de un millón al año. Sobre el sistema de recaudación y encabezamientos.

SÁNCHEZ BELEN Juan A. “Arbitrismo y reforma monetaria en tiempos de Carlos II”, en, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Hª. Moderna* tomo V, 1992, Pgs. 135-176, sobre la inflación de los precios (...)Se puede discutir si su origen data de las manipulaciones monetarias de Felipe III y Felipe IV o si depende de otras variables (...) lo que nos importa subrayar, en cualquier caso es que para las mentes más lúcidas de Castilla el desorden monetario es la causa de la crisis económica y financiera del reino (...) se debe subir el valor facial de los reales de plata y de los escudos equiparándolos con las monedas de la misma especie que circulan por Europa; al mismo tiempo, es imprescindible modificar la relación plata/cobre en beneficio de la primera. Pg. 173, y cuadro de equivalencias

Sobre la hacienda castellana BRAVO LOZANO Jesús, “La devaluación de 1680. Propuesta de análisis”, en, *Hispania* Vol. 53 n° 183, 1993 Pgs. 115-146, ANDRES UCENDO I. “Finanzas y fiscalidad en Castilla en el siglo XVII”, en, HUM, 2005,

SÁNCHEZ BELEN Juan A. “Absolutismo y fiscalidad en Castilla a fines del siglo XVII: El encabezamiento general del reino (1682-1685)”, en, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, Hª. Moderna*, tomo 2, 1989, Pgs. 175-218, sobre los asientos y la financiación de la Corona, SANZ AYAN Carmen, “Los banqueros de Carlos II”, Valladolid, 1989. del mismo autor, “La figura de los arrendadores de rentas en la segunda mitad del XVII: Las rentas de las lanas y sus arrendadores”, en, *Hispania*, n° 165, 1987 Pgs. 203-224, y también, CASTILLO PINTADO A. “Los juros de Castilla, apogeo y fin de un instrumento de crédito”, en, *Hispania*, n° 89, 1963, Pgs. 43-70.

DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política y hacienda de Felipe IV”, Pegaso, Madrid, 1983, sobre las consecuencias para Castilla de esta política ver Pg. 86.

KAMEN Henry, “La España de Carlos II”, Crítica, Barcelona, 1981. FONT DE VILLANUEVA Cecilia “La estabilización monetaria (1680-1686): Pensamiento y política económica”, en, *Estudios de historia económica*, n° 52, Banco de España, 2008

imposición indirecta al consumo, la aplicación de cáñamas en la asignación de millones, el precio de la sal en el Norte⁷¹ esencial para la industria de salazón de pescados y carnes, el consumo de vinagre de sidra sin gravar por las sisas de millones⁷², el aceite

⁷¹ GELABERT Juan E, “Castilla convulsa (1631-1652)”, Marcial Pons, Madrid, 2001, (...) respecto a las ciudades norleñas la cédula de 3 de Agosto de 1631 no fijó precio para la sal, tal vez para que no aparecieran entonces como beneficiarias ante el resto de Castilla, (...) para Galicia, Asturias y la Montaña las cuantías significaron un aumento de 4 reales en el resto de Castilla se incrementaban 18 a los 40 establecidos en Enero. Como a unas y otras había que añadir el antiguo derecho resultó que en Castilla podía llegar a valer la sal hasta 60 reales la fanega, mientras que en la costa cantábrica la oscilación andaba entre 32 y 37 reales fanega, Pg. 35

⁷² Sobre la decadencia económica de Castilla en el siglo XVII, SANZ AYAN Carmen, “La decadencia económica del siglo XVII”, en, *Historia de España en la edad moderna*, FLORISTAN Alfredo (coord.), Pgs. 391-408.

Sobre la devaluación. ALBERDI LOMBIDE Xavier, “El premio de la plata y la devaluación del vellón en Guipúzcoa en el siglo XVII”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº 27, 2002, Pgs.131-170. ALVAREZ NOGAL Carlos, “Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)”, en, *Estudios de historia económica*, nº 36, 1997, Pgs. 9-195. CARCELES DE GEA B.” Reforma y fraude fiscal en el reinado de Carlos II. La sala de los millones (1658-1700)”, en, *Estudios de historia económica* nº 31, 1995, Pgs. 9-154.

CASTILLA SOTO Josefa, “El valimiento de D. Juan José de Austria (1677-1679)”, en, *Espacio, tiempo y Forma*, nº 3, 1990, Pgs. 197-212. sobre las relaciones de este con la Santa Sede y los intentos de reforzar el regalismo del monarca Pg. 204, sobre las medidas de política económica, la creación de la Junta de Comercio y el alivio en las contribuciones de comerciantes y fabricantes, prohibición del uso de géneros extranjeros e intento de traer técnicos extranjeros para enseñar a trabajar ciertos géneros PG.206, se invito a los pobladores de Burgos, Galicia Vizcaya a trasladarse a Castilla a cambio de una exención de impuestos de diez años, Pg. 209. Sobre las instrucciones para el encabezamiento y la recaudación.

SÁNCHEZ BELEN Juan A. “Absolutismo y fiscalidad...” op. Ct. Pg. 182 Analiza la Instrucción de 17 de Diciembre, AGS, CJH, lg. 1966, y añade, (...) se centraliza y, en el caso del servicio de millones, se limita la autonomía de las ciudades con voto en cortes. Con relación a los administradores. Destinaron el remanente de lo ingresado en las arcas provinciales o en las tesorerías de los partidos- a las primeras se conduce lo procedido del servicio de millones; a las segundas, el de las alcabalas, cientos, papel sellado y servicio real, sobre Oviedo, Pgs.196 y 200.

Sobre los recaudadores, RUIZ RODRÍGUEZ José Ignacio,”Estructura y recaudación del servicio de Millones”, en, *Hispania*, nº 182, 1992, Pgs. 1073-1088, y PORRES MARIJUAN M^o. Rosario “Un impuesto singular el diezmo señor y la sal en Araña siglo XVI-XIX”, en, *Hispania*, nº 225, 2007, Pgs. 163-208,

NADAL Jordi “Travaux recents sus l’histoire de la population espagnole XVI-XVII siecles”,en, *Annales de demographie historique*, 1965, Pgs.241-248,

HAMILTON “La inflación monetaria en Castilla (1598-1660). El florecimiento del capitalismo”, en *Ensayos de historia económica*, 1984, también sobre los metodos de extracción de rentas, GARCIA GUERRA Elena, “Almoneda de vellón: un instrumento al servicio de la fiscalidad del estado moderno castellano”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº 21, 1998, Pgs. 59-101, del mismo autor, “Las mutaciones monetarias en el siglo XVII”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº 14, 1993, Pgs. 243-254,

utilizado casi exclusivamente para el alumbrado (en la cocina se consumían grasas animales como la manteca) y la escasa implantación de las jurisdicciones señorial y eclesiástica, no supusieron un freno al desarrollo del comercio, y a las escasas posibilidades de crecimiento⁷³

⁷³ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII”, Madrid, 1984. del mismo autor sobre las consecuencias de la presión fiscal insoportable, “Alteraciones andaluzas”, Madrid, 1973. y GARCIA DEL PASO José, “La estabilización monetaria en Castilla bajo Carlos II”, en, *Revista de historia económica: journal of of iberian and latin american economic history*, n° 1, 2000, Pgs. 49-77.

CAPÍTULO 3

EL MARCO JURIDICO

3.1 Ordenanzas del Principado

Las ordenanzas en vigor durante la segunda mitad del siglo XVII son las de Santos de San Pedro de 1659. Incluyen las de Hernando de la Vega de 1494 que regulaban el régimen de gobierno de los ayuntamientos y la administración de justicia⁷⁴. Esta, correspondía en primera instancia a los jueces ordinarios, su jurisdicción y normas procesales se recogen en el Título IV

Se establece como órgano superior de justicia del Principado el tribunal de su corregidor (gobernador). Prohíbe, por los inconvenientes que ocasiona, que ningún juez ordinario admita una causa a información contra una persona que no fuese vecina del concejo donde fuese juez, ni diera traslado de ella para presentarla en otro tribunal.

El Título IV sobre los jueces ordinarios en su artículo 4º insta a que en los puertos de mar donde tengan jurisdicción no carguen a los navíos que entran ó salen mas arancel del que les

⁷⁴ TUERO BERTRAND Francisco, “La Junta General de Principado de Asturias”, Ayalga ediciones, Gijón, 1978.

corresponda y eviten las vejaciones a los extranjeros por el daño que esto produce al Principado. Al juez que se exceda, aunque sea la primera vez, se le priva del oficio y se encarga al corregidor ejecute la pena de esta ordenanza contra los que la quebranten.

En cuestiones de contrabando, la carta-orden del 30 de Agosto de 1649 dirigida al gobernador del Principado⁷⁵ deja claro que en esas causas los jueces ordinarios deberán inhibirse a favor de los veedores y jueces del contrabando nombrados por la Chancillería de Valladolid.⁷⁶

3.2 La saca de escanda, maíz y frutos de la tierra

Vimos antes las sucesivas cartas que los gobernadores reciben sobre el trato a holandeses, daneses, ingleses incluso franceses después de la paz de los Pirineos (1659). Las malas prácticas con los comerciantes extranjeros debieron ser habituales y es posible

⁷⁵ AHA. Libros de cartas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, comisión provincial, comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos, Tomo nº 2, Fl.119, de 30/08/1649

⁷⁶ TOMAS Y VALIENTE Francisco, “El gobierno de la monarquía y la administración de los reinos de España del siglo XVII”, en *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXV, Espasa Calpe, Madrid, 1982, Pgs. 175 y ss. Añade sobre corregidores y regidores, (...) constituyen las dos piezas claves del régimen municipal de las ciudades y villas de realengo. El corregidor era el representante del Rey. Oficial de tipo comisarial actuaba como vehículo del estado en la vida municipal. En cuanto tal administraba justicia en primera instancia, vigilaba lo que ahora llamaríamos orden público y gobernaba los distintos problemas que se le suscitaban, procurando cumplir las instrucciones del consejo con el que se mantenía en continuo contacto. Cuando no eran togados, sino de “capa y espada” eran auxiliados en su función judicial. Después de Felipe III y Felipe IV casi todos los oficios de regidor eran de propiedad privada, vendidos por juro de heredad, el Rey perdió el control sobre ellos. Se consolidaron así poderosas oligarquías urbanas compuestas por gentes adineradas pertenecientes a la baja nobleza local ó integradas por burgueses del estado llano.

Sobre el desarrollo de las burguesías locales, MAURI VILLANUEVA R. “La burguesía mercantil santanderina (1700- 1850), cambio social y de mentalidad”, Santander, 1990. también MOLAS RIBALTA Pere, “La burguesía mercantil en el Antiguo Régimen”, Cátedra, Madrid, 1985 , PALACIO ATARD V, “El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII, notas para su estudio”, CESIC , Madrid, 1980,

que esta circunstancia favoreciese la implantación de la figura del corresponsal local bien relacionado con jueces y regidores.

Queda clara la declaración del comercio como bien universal, y la voluntad de evitar trabas administrativas como medio para su estímulo, lo que sugiere un aumento en la estima de la comunidad hacia aquellos se dedican al comercio.

También en el Título VII. De la saca de escanda, maíz y otros frutos.

En su artículo 1º:

Ordenamos que por cuanto la Junta General del Principado, que se celebró el diez de Abril del año pasado de mil y seiscientos y cincuenta y ocho aviendose conferido los inconvenientes que se seguían de guardarse con rigor la prohibición de sacar escanda por mar para el señorío de Vizcaya, la provincia de Guipúzcoa las cuatro villas de la costa, y otras partes destes reinos, se acordó pudiesen en adelante los corregidores que por el tiempo fueren deste Principado, no aviendone falta o carestía de pan, dar licencia para sacar la dicha escanda a los que la tuviesen de sus rentas, cosechas o arrendamientos hasta la cantidad que les pareciese a dichos corregidores, no excediendo de la mitad que cada uno tuviere de dichas rentas, cosechas o arrendamientos. Y este dicho acuerdo fue confirmado por su Magd. En su Real Consejo de Castilla de que se despachó provisión en diez y nueve días del mes de Julio del dicho año de mil seiscientos y cincuenta y ocho.

Que por los extranjeros, que llegan con sus navíos a los puertos deste Principado puedan cambiar con algunos frutos de las mercaderías que trajeren, no se prohíba la saca de limon, naranja, avellana, nuez, ni castaña, ni se embarcare a los dichos extranjeros que por si o sus factores cobren de los dichos frutos que tuvieren menester para cargar sus navíos así en los puertos como en las demás partes del Principado, ni tampoco se prohíba a los naturales que compren para vender a los dichos extranjeros

cantidades de los dichos frutos y los embarquen en los dichos puertos y en sus concejos.

Estos artículos recogen lo aprobado por la Junta General del Principado el 11 de Abril de 1658 y afectan favorablemente a los comerciantes holandeses frente a sus competidores franceses e ingleses con cuyos países estamos en guerra.

También podría pensarse que ya desde una fecha anterior a dicho año de 1658 existía cierta cantidad de excedentes agrícolas, los suficientes en volumen y continuidad para que productores y receptores de los mismos forzasen de un modo u otro la introducción de nuevos artículos en las Ordenanzas del Principado permitiendo su salida al mercado mediante su exportación, o la venta a otras provincias.⁷⁷ En realidad, la saca de frutos de la tierra se venía autorizando con regularidad por la Hacienda Real, bien para reducir los fletes soportados por los arrendadores de la sal o por comerciantes con licencias especiales⁷⁸ autorizados a importar manufacturas de países con los que se está en guerra.

⁷⁷ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado de Asturias, comisión provincial, comisión de gobierno y otras comisiones y organismos. Tomo 8, Fl. 11 de 09/12/1641. El Consejo de la Sal autoriza al arrendatario de las salinas y alfólies de Galicia y Principado de Asturias a cargar los barcos con frutos de la tierra en el viaje de vuelta. El contrato era con Montesinos y fue prorrogado sucesivamente en las mismas condiciones desde 1643 a 1663

⁷⁸ Ibidem. Tomo 3, Fl. 24, de 03/06/1642 Se autoriza a Gonzalo de Tineo, vecino del Principado a importar de Francia y Holanda mercancías por valor de 6.000 ducados de plata, pagando por adelantado los derechos de aduana que suman 600 reales de plata con un premio de la plata del 50% estimado por el contador del Almirantazgo Don Francisco Manzano. Esta licencia forma parte de un lote destinado a socorrer a los capitanes del regimiento del príncipe Baltasar Carlos con treinta mil reales de plata que el Almirantazgo espera conseguir con los anticipos de aduanas.

Ibidem. Tomo 3, Fl. 25 de 23/06/1643 Un año después de aprobar el contador de Almirantazgo un premio de la plata del 50% que vimos antes, el Consejo del Rey envía una carta orden al Principado alertando sobre los maliciosos comentarios sobre la bajada de la moneda de vellón. Se ordena que ninguna persona se atreva a hablar de la baja de la moneda de vellón. Los que así lo hagan serán castigados a seis años de galeras si son plebeyos y si son nobles a seis años de Peñón y quinientos ducados para la Cámara de su Majestad

En el acta de la Junta General del Principado de 8 de Septiembre de 1701 queda recogida la modificación de las Ordenanzas de Santos de San Pedro, firmada por el corregidor Blasco de Orozco. Respecto a la Ordenanza 1ª estipula en el artículo 4º

Que por quanto en la Junta General de 10 de Abril del año pasado de mil seiscientos cincuenta y ocho se acordó que por los grandes inconvenientes que se siguen del rigor con que se prohibía la saca por mar para el señorío de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y cuatro villas de la costa y otras partes de estos reinos pudiesen los corregidores en adelante no habiendo falta o carestía de pan (...)

Finaliza la nueva redacción sustituyendo la recomendación de prudencia por parte de los corregidores dando licencias, por la recomendación.

(...) darles cuando les pareciere no haran falta los granos al Principado y que podrían venderse sin veneficio de sus vecinos y en perjuicio de los dueños por no poderlos conservar

La enrevesada redacción de las dos últimas líneas debe interpretarse como la conveniencia de exportar los excedentes obteniendo un beneficio y a la vez evitando la caída del precio interior de la escanda lo que produciría pérdidas a productores y almacenistas. Además se suprime el último párrafo de la anterior Ordenanza que disponía

(...) aquellos que sacaren cualquier cantidad de escanda sin licencia por mar de este Principado castigaren con la perdida de la escanda y del barco o navío en que la sacaren, aplicando su valor por tercias partes, Cámara de su Majestad, juez y denunciador.

Desde principio de siglo la Junta General del Principado venía autorizando la saca de escanda en los años con cosecha suficiente

para el abastecimiento interior, Gonzalo Anes⁷⁹ señala que ya en los años 1625 y 1626 se autorizó la salida de escanda y añade:

(...) los diputados opinaban que como las rentas se cobraban en pan había una gran cantidad de grano almacenado sin que fuera posible venderlo en el país, como estaba tan próxima la recolección se pensaba que si se impedía la saca, se perdería el pan y redundaría mucho daño a los naturales de la tierra.

1.3 Las ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina

Las relaciones jurídicas entre los elementos que intervenían en el tráfico se habían regulado por distintas adaptaciones que desde el siglo XIII se llevaban haciendo de los R'oles d'Oleron, castellanizado como leyes de Layron, código marítimo consuetudinario de origen medieval aceptado desde Gibraltar al Báltico⁸⁰. Los diferentes estados nacionales promulgarían sus propios códigos a partir de la ordenanza francesa de 1681, hasta entonces proliferan las adaptaciones de las cofradías locales a las Leyes de Layron a las que se van añadiendo los privilegios adquiridos.

Las ordenanzas del gremio de mareantes de Gijón⁸¹ están fechadas en 1678, aunque su existencia es anterior como se recoge en las actas levantadas de sus reuniones, elección de representantes y pleitos.

⁷⁹ ANES Gonzalo, “Economía y sociedad...”, op. Cit. Pg. 138 señala de que ya en el 3 de Junio de 1626 la Junta General da cuenta de que por el puerto de Gijón se cargaba “cantidad de pan escanda y otras semillas” por la mucha abundancia que había. Lo mismo se repite en 1636 y también el 21 de Junio de 1661 se pedía licencia al gobernador para embarcar pan.

⁸⁰ SERNA VALLEJO Margarita, “El viejo derecho de los navegantes del mar de Poniente”, en, Estudios e investigaciones marinas, Vol. 2, nº 1, 2002.

⁸¹ ALVARGONZALEZ FIGAREDO Cecilia, Transcripción de una copia de 1804, Museo Naval de Madrid, colección Vargas Ponce, tomo nº 4, Doc. 133 fls. 338-371 (...) el articulado de la versión primitiva refiere a cinco grandes cuestiones: la nave, los maestros y las tripulaciones, el contrato de fletamento, el régimen de las averías y la situación de los pilotos prácticos y fundamentalmente a las situaciones que podían darse durante los viajes, con escasas referencias a las situaciones que se suscitaban antes del inicio del trayecto o a su finalización

Este es el fumero de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 Capitan de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 de que de fee = Deloqual y los dnos Toribio de Gijón en J...
 son al dno Capitan carta de pago en forma de pago con
 que se aseguraron y libraron de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 Carta de pago de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 (El dno con que le da lo de m... con de eng...
 es la verdad q' que los administradores e receyores no an
 querido pagar mas de quatro pesi... que por esta causa
 el dno Capitan de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 se perdieron mas por el mal tiempo que por la quediendo
 aver entrada sin favor de la averia q' no fue por algunos
 para que los con de donde se avia de dar al dno Capitan de los
 dnos Toribio de Gijón el sevador en J... q' que los dnos Capitan de los
 en pesi... y tal cosa que no se avia de dar... y en ma
 nera alguna q' se avia de dar... q' que denunciar...
 refuero y la q' de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J... q' que denunciar...
 q' que denunciar... q' que denunciar...
 que de no su obra = C... = de que =

Toribio barbado
 Como 2º de los dnos Toribio de Gijón el sevador en J...
 Bernabé barbado
 Ante mi
 Thomas Ril
 Doy fe y ante de sus ojos de D. N... de Gijón
 al Capitan francés en cuyo favor se dio el
 pelle guardado a su posesion =

Fuente: protocolos notariales
 Toribio Barbado, maestre de la chalupa "Virgen de Contrueces" y su piloto Bernabé Barbado reclaman al capitán francés Thomas Ril del navío "La Fortuna" 6 reales de a 8 de plata por darle remolque a la entrada del puerto de Gijón con mal tiempo.

La complejidad de los nuevos instrumentos comerciales y financieros, la intervención de nuevos agentes, antes y después de la travesía, dejaron obsoletos los viejos Ròles d'Oleron que dieron paso al moderno derecho marítimo⁸². La regulación de la pesca, comercio exterior y puertos corresponde al Principado.

⁸² MARTINEZ SHAW Carlos, "El derecho y el mar en la España moderna", Universidad de Granada, Granada, 1995, también ARIAS BONET Juan Antonio, "Derecho marítimo en las partidas", en *Revista de derecho mercantil*, n° 99, 1966, Pgs. 91-108, MARTINEZ GIJON, "La compañía mercantil en Castilla hasta las ordenanzas de Bilbao de 1737", Universidad de Sevilla, Sevilla, 1979. y PORRAS ARBOLEDA PA. "La practica mercantil marítima en el Cantábrico oriental siglos XV-XIX", Madrid 2002.

CAPITULO 4

EL COMERCIO: LAS CIUDADES Y LOS PUERTOS

4.1 Gijón como ciudad portuaria

No es posible precisar el número de habitantes de Gijón en el período estudiado. Primero, por la poca fiabilidad de los censos de vecindad condenados a falsedad por los propios municipios sobre los que se reparten impuestos en función a los vecinos del censo y segundo porque aunque supiéramos con precisión el número de vecinos o de fuegos del municipio tendríamos que aplicar a dicha cifra el índice de conversión vecino-habitante y así llegaríamos a una estimación mas o menos afortunada.

No nos equivocariáramos demasiado si a finales de siglo a la villa y a su entorno rural le adjudicamos unos 8.000 habitantes⁸³, número que duplica el estimado cincuenta años antes. Este crecimiento, solo se explica a través de su puerto. La ciudad marítima, se diferencia de cualquier otra en su propia esencia

(...) existe una cultura vinculada al mar, y la ciudad marítima acaba siendo la quintaesencia de un modelo cultural urbano.

⁸³ Sobre la población de Gijón el siglo XVII, DIAZ- JOVE BLANCO Santiago, “ La población Gijonesa durante el siglo XVII y el Real privilegio de diezmas y alcabalas”, en, *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, n.º. 146, 1995, Pgs. 475 y ss.

Añade Carlos Martínez Shaw⁸⁴, que este tipo de ciudad debe reunir ciertos requisitos como entidad geográfica, funciones no ligadas directamente con la economía agraria, y relaciones con otra serie de ciudades con las que configuren un territorio mas o menos amplio.

Otros puertos del Principado han pescado de siempre más y mejor, es el comercio y el transporte marítimo el lazo de unión entre Gijón y el mar y alrededor de los barcos mercantes se fraguan las primeras fortunas ajenas a la propiedad de la tierra y las rentas.

Las ciudades crecen en proporción al número de personas que pueden vivir fuera de la sociedad rural, una economía campesina en expansión, puede por consiguiente proporcionar la base para un sistema urbano que se nutre de ella⁸⁵

(...) todo ello estimula el crecimiento de las ciudades que viven de la exportación de los productos de un mundo rural por lo demás autónomo económicamente.

Aquí podemos encajar el modelo de desarrollo que nos ocupa. Gijón dispone de los elementos que le permiten crecer: 1º población dispuesta a trasladarse del campo a la ciudad, que nutra el nuevo sistema productivo, 2º excedentes agrícolas capaces de alimentar a la población que deja el sector primario, 3º excedentes adicionales que permitan el intercambio con los

⁸⁴ MARTINEZ SHAW Carlos, “La ciudad y el mar, la ciudad marítima y sus funciones en el antiguo régimen”, en, Manuscrits, nº 5, 1997, Pgs. 257-278, añade el autor (...) ninguna ciudad del interior es capaz de una expansión similar a las protagonizadas por los grandes emporios marítimos, de donde se deriva que su desarrollo, incluso en el nivel meramente demográfico, solo haya podido ser contrapesado, y no siempre por las capitales políticas, Pg. 264 y añade La cultura marinera aparece como patrimonio de hombres jóvenes pobres y aislados, como una cultura popular plebeya e intransferible, libre, igualitaria, violenta y proclive a la soledad. Pg. 277

⁸⁵ RINGROSE David R. “El desarrollo urbano y la decadencia española”, en *Revista de historia económica: Journal of iberican and latin americane economic history*, nº 1, 1983, Pgs. 37-59, Sostiene el autor que la centralización social y política fueron adjudicadas a una ciudad menor del sistema, Madrid, que absorbió población, capitales y recursos en perjuicio de otras ciudades de la red como Valladolid, Toledo, Granada, Salamanca y otras de tercer nivel como Burgos, Astorga, Albacete ó Ciudad Real.

excedentes de otros, y que ambos sean mutuamente demandados, 4º el lugar donde se produce el intercambio “el mercado” y, 5º una vía de comunicación rápida y barata con dicho mercado.

De los cambios en la agricultura y sus consecuencias demográficas ya hemos tratado antes y los distintos autores citados apuntan como un hecho el aumento de población. Los excedentes agrícolas vienen implícitos en lo anterior y fueron estructurales lo que explica que el aumento de población no fuera meramente coyuntural y se extendiera al siglo posterior.

La disponibilidad de excedentes para la exportación se puede demostrar objetivamente y lo haremos mas adelante. Para ello es necesario formar parte de un sistema de intercambio, el que operase con éxito entre el Cantábrico y el Atlántico norte⁸⁶

*(...) una relación norte sur entre los puertos del Cantábrico y la fachada atlántica europea con un centro de distribución, Bilbao y un sistema de cabo que surte de mercancías la cornisa cantábrica*⁸⁷

⁸⁶ MARTINEZ SHAW Carlos y OLIVA MELGAR, JM. (Eds.) “El sistema atlántico español, (siglos XVI- XIX)”, Marcial Pons, Madrid, 2005, Pg. 11-18

⁸⁷ ZABALA URIARTE Aingeru, “Estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación en el comercio cantábrico de la edad moderna”, en, *Obradoiro de historia moderna*, nº 17, 2008, Pgs. 113- 153 según el autor (...) el comercio del Cantábrico tendría que ser entendido como el comercio de una extensa área que está por definir. Territorio cuyo sistema de aprovisionamiento y espacio de exportación estaba sólidamente vinculado a los puertos de dicho litoral. Y citando a SÁNCHEZ BELEN, (...) aparte de la cornisa cantábrica, el sudoeste francés, la provincia de Labot y la ciudad de Bayona principalmente y el reino de Navarra, el interior peninsular, sobre todo Madrid. Concluye el trabajo afirmando el autor que (...) lo que de ello se concluye es que pocas comunidades tenían un espacio atlántico tan amplio y tan puntualmente conocido como el colectivo marítimo comercial del norte de España (...) el concepto de sistema portuario y en gran medida el desarrollo del comercio marítimo del Cantábrico en la edad moderna vendría a ser entre otras cosas el proceso de construcción de un sistema portuario, desde la relativa desvertebración de la Edad Media, a su articulación mas o menos consolidada a principios del siglo XVIII. El mismo autor en “Rutas y puertos en el comercio cantábrico...”, op. Cit. (...) la exportación de lanas y su evolución fue determinante para establecer la jerarquía portuaria. Porque, y esto fue relevante, la situación que se había dado durante el siglo XVI no fue aceptada como definitiva, y en los años primeros del siglo XVII se dieron cambios drásticos en aquel modelo. Cambios que afectaron profundamente a los puertos y sus actividades, (...) para el año 1635 la situación fue decantándose claramente por el comercio ingles un 65% frente al 25% de Francia. A partir de 1669 el protagonismo indiscutible será para el trato con las Provincias Unidas y en concreto con la ciudad de Ámsterdam.

Este tipo de comercio mediante embarcaciones de pequeño porte, se convierte en el negocio de pequeños armadores locales que distribuyen por los puertos lo que otros importan directamente en mayores cantidades y a mejor precio. Para esto es necesario disponer de capital, corresponsales y apoderados en el extranjero o en otras plazas indispensables para el tráfico marítimo y sus instrumentos financieros. En las fechas que estudiamos los armadores y comerciantes de Gijón los tienen.

Pedro Miralles⁸⁸ nos previene de una nueva imagen en la que la movilidad social era continua y nada excepcional, en la que la posesión de dinero era requisito suficiente; Se refiere a la frase de Jaime Contreras⁸⁹

(...) la realidad social cotidiana se encontraba mas dinamizada por las presiones de la riqueza que por la resistencia del honor.

Hablar de burguesía en el Gijón del siglo XVII parece al menos precipitado, pero también puede serlo afirmar la existencia de un estamento nobiliario al estilo castellano.

Estamos en una ciudad portuaria que ha visto duplicada su población dos veces en dos siglos, es decir el 75% de la población son para los cánones de la época unos recién llegados. Existe una elite mercantil y una aristocracia local formada por ramas secundarias de linajes de alcurnia, pero nada más, porque el poder político y eclesiástico está en Oviedo.

El testamento de Don Francisco de Llanos Cifuentes⁹⁰ miembro de la más rancia aristocracia local, es una muestra

⁸⁸ MIRALLES MARTINEZ Pedro y MOLINA PUCHE Sebastián, “Socios pero no parientes. Los límites de la promoción social de los comerciantes extranjeros en la Castilla moderna”, en, Revista española de historia, Vol. LXVII, n° 226, Pgs. 455-486

⁸⁹ CONTRERAS Jaime, “Linaje y cambio social: la manipulación de la memoria”, en, Historia social, n° 21, 1995, Pgs. 105-124

⁹⁰ AHA. Lg. 1864/01 de 08,05,1693 Francisco de Llanos Cifuentes esta casado con Francisca de Jove, su hija Maria Cifuentes Valdés está casada con Sebastián Martínez Valdés, Su segunda hija Isabel con Antonio Rodríguez Menéndez, la tercera Francisca Cifuentes Valdés con Esteban García de Jove Valdés y la quinta Gregoria con Domingo Sánchez Cifuentes a la que deja la mitad del regimiento de la villa mientras viva , después parará con la otra mitad a su hijo Bernardo

de la situación en la que se encontraban los que no estaban en eso de comercio. Dedicó sus últimas voluntades a demostrar su descendencia directa de obispos y corregidores de Indias, fundadores en Asturias de obras pías destinadas a los parientes pobres.

Son los apellidos tradicionales los que copan los regimientos, la administración de las rentas reales, las plazas de jueces ordinarios ó las mismas escribanías. Son también, los que tienen capacidad para contactar y mantener relaciones comerciales con otras plazas, son los Llanos, Cifuentes, Jove, De la Viña, Valdés, Carrio Miranda, Tineo, Lavandera, Zarracina, Menéndez y las combinaciones entre ellos.

Estas familias copan el aparato administrativo y mercantil de la Villa, es una aristocracia plebeya a la que se accede de pleno derecho con un par de generaciones de éxito profesional o financiero. Los albaceas de Don Francisco de Llanos son Juan Cifuentes, Francisco Menéndez Valdés, Toribio Zarracina Valdés y Esteban García de Jove Valdés.

Cuando muere Justo Carlier, comerciante holandés natural de Lila y residente en Gijón donde ha ejercido el comercio durante treinta años, firman su testamento los miembros de esa elite local en que se ha integrado, Bernardo Zarracina Valdés, apoderado de Manuel García Jove, Antonio Rodríguez Menéndez el marido de Isabel Cifuentes, Pedro Alonso Lavandera, Felipe de Sala Valdés y su yerno Don Antonio Nanclares Gamboa⁹¹, medico cirujano

⁹¹ AHA. Lg. 2028/02, Fl. 3 de 16/10/1687. Declara en escritura que como sucesor de Don Juan de Gamboa Caballero de la Orden de Santiago, del Consejo Real de Hacienda y proveedor general que fue de estos reinos. Le pertenece el patronato de la capilla mayor del convento de monjas de la Madre de Dios del Glorioso Patriarca de Santo Domingo de La Calzada en Huesca con derecho a presentaciones de capellanías y demás honores de dicho patronato conforme a la carta de 3 de Junio de 1683 del patronato. Entre otros honores le corresponde el de la custodia de la llave del sagrario de dicho convento los Jueves Santos de cada año. Por si no puede asistir el Jueves Santo da poder a sus primos nobilísimos Don Gabriel Martínez Carrasco, y su hermano Don Juan abogado de los Reales Consejos de la ciudad de Huesca, firma como testigo Justo Antonio Carlier (hijo de Justo)

de la Villa, caballero de la Orden de Santiago que veremos interviene activamente en la financiación de operaciones a riesgo de quilla.

Pocos años más tarde, este caballero comprará un regimiento por 100 ducados de vellón a Doña María de Santiago Valdés que pone a nombre de su hijo Antonio Nanclares nieto de Justo Carlier. Por su parte Pedro Barbachano, sobrino de Juan Barbachano, comerciante bilbaíno, al que encontraremos en numerosos contratos de arrendamiento de rentas Reales se comprará otro regimiento por 250 ducados en Junio de 1700

Ramona Pérez de Castro⁹² hace relación de todos los regidores del concejo desde 1560 a partir de las actas municipales y de los padrones de hidalguía, ya en esa fecha dirigen el municipio Gregorio García Jove, Juan Valdés, Pedro de Llanos, Diego

⁹² PEREZ DE CASTRO Ramona, “Los regidores del concejo de Gijón durante la Edad Moderna (siglos XVI-XIX)”, Oviedo, 1998. (...) los abusos y ostentación de cargos concejiles llegaron a tal punto en la práctica que muchas personas ejercían dos o más oficios en diversos municipios. Gijón no era una excepción, y en el de 18 de Junio de 1707, cuando el capitular Don Antonio de Castro Miranda pide que el presidente haga cumplir la Real Cédula que impide se obtengan dos oficios de regidor en la misma cabeza, el presidente contestó que esa Real Cédula no estaba en uso, y que además han de respetarse los buenos usos y costumbres, y este era uno de ellos que se practicaba desde hacía tiempo. No obstante pidió se le notificasen los regidores que lo eran de Oviedo y Gijón a la vez.

Sobre el desarrollo de la burguesía BASURTO LARRAÑAGA G. “Comercio y burguesía mercantil de Bilbao de la segunda mitad del siglo XVIII”, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1983. también ENCISO RECIO L. M. “La burguesía española en el Antiguo Régimen”, Valladolid, 1996

Sobre la actividad comercial de una ciudad costera como Santander en el mismo periodo, ECHEVARRIA M. J. “La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII”, Santander, 1995. y JIMÉNEZ LOPEZ E. “Alicante en el siglo XVIII, economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen”, Diputación de Alicante, Alicante, 1981. MARTINEZ BARREIRO E. “La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII”, Ed. Do Castro, La Coruña, 1981. MARTINEZ VARA T, “Santander de villa a ciudad, un siglo de esplendor y crisis”, Santander, 1983

La evolución de la sociedad en, FERNÁNDEZ DE PINEDO E. “Crecimiento económico y transformaciones sociales en el País Vasco (1100-1850)”, en España del Siglo XXI, Madrid, 1974. el clásico, HAMILTON Heráld. J. “El florecimiento del capitalismo, ensayos de historia económica”, Alianza editorial, Madrid, 1984. También el estudio de MARAVAL J. “Estado moderno y mentalidad social”, Madrid, 1972.

Sánchez Cifuentes, Pedro de Tinéo, Gonzalo Menéndez Valdés y Toribio Moran Lavandera, entre otros.

El gusto por el mercado que demuestran sus descendientes en el periodo 1650-1700, hace probable que el asunto del comercio venga de lejos. Pérez de Castro añade

(...) que entre las actividades incompatibles con el ejercicio del cargo, no ejercer trabajos manuales inactividades comerciales ni mercantiles en los abastos públicos, no pueden ser arrendadores ni fiadores de Rentas Reales.

Estas condiciones no se cumplen. Entre los regidores del periodo hemos escogido algunos que empezarán a resultarnos familiares Pedro Menéndez Valdés Cornellana, Antonio de Carrio Miranda, Juan de Llanos Cifuentes, Hilario de Tineo Jove, Felipe de Sala Valdés, Pedro Barbachano.

Eso sí los apellidos más ilustres tienen los mejores contactos, Tournalon, Santa Coloma, Alberto Hubretch y Cia, Mendieta, Walter Bangermon y Cia, etc.

4. 2 El puerto

Si queremos estudiar el comercio exterior del Principado, es necesario localizar el puerto o los puertos por donde el tráfico pudo tener lugar.

Por la documentación manejada sabemos que el tráfico en mayor o menor escala se centra en Gijón, son numerosos los partes de avería en los que un barco sorprendido por un temporal a la altura de Luarca o incluso Galicia, decide virar 180° y correr el temporal hasta Gijón, sin intentar buscar refugio en ninguno de los puertos costeros que dejan a su paso.

Todos los puertos del Cantábrico sin excepción, se reducen a unos precarios diques de piedras y tierra compactada cuya única utilidad es servir a la descarga de las mercancías que

por lo general se transportan en pinazas desde el fondeadero al muelle de descarga. Lo que diferenciaba unos de otros, la verdadera protección la proporcionaba el entorno geográfico, cabos, ensenadas y rías. En el caso de Gijón, la ensenada del Musél a sotavento del cabo Torres protegida de los vientos dominantes de oeste y noroeste, a tres millas del antiguo puerto lugar donde sería construido el puerto industrial del El Musél.

En 1669 la escuadra española rumbo a los Países Bajos, sorprendida por un temporal en el golfo de Vizcaya, tomo resguardo en dicho fondeadero durante varios días sin sufrir ningún daño, en agradecimiento por este hecho y por el trato recibido de la población Carlos II eximió a la villa del servicio a la marina.

Que casi toda la documentación sobre tráfico marítimo se localice en Gijón no quiere decir que mercaderes capitanes o armadores también lo sean, sino que se desplazan a la villa a recepcionar en unos casos, a entregar en otros las mercancías y es en sus escribanías donde se formalizan los contratos.

Las compras de avellana, nuez o fruta para la exportación se contratan con fecha de entrega determinada, puesta la mercancía en el muelle de Gijón y en muchos casos cargada en el barco que el comprador se compromete a tener listo en el puerto.

Son frecuentes los capitanes y armadores de Lastres, puerto muy activo del municipio de Colunga y también los mercaderes de ese municipio que financian sus expediciones con inversores a riesgo de quilla con destino a Inglaterra, Irlanda, o los Países Bajos desde el puerto de Gijón, sin que en los protocolos notariales del municipio de Colunga aparezca un solo contrato de fletamento.

4.2 El puerto y otros puertos

La relación entre puertos del Cantábrico y los del Atlántico norte europeo es anterior a la formación de los grandes estados nacionales. En los siglos XI al XV el mar ya era una ruta de comunicación privilegiada para el transporte de mercancías y personas⁹³. A pesar de la precariedad de los medios, de los peligros del curso, las comunicaciones por mar eran mucho más rápidas, baratas y seguras que las terrestres.

En una escritura del año 1662 Domingo García de Caños , vecino de Gijón y factor en la villa de Domingo Grillo y Ambrosio Lomilir, ambos vecinos de Madrid y recaudadores de la bula de la Santa Cruzada, contrata con Alonso de Lamar, maestre de la pinaza⁹⁴ "Nuestra Señora de Contrueces" llevar a Bilbao por mar los 118.000 Reales de vellón recaudados, el dinero viaja a cuenta y riesgo de Don Domingo y Don Ambrosio y deberá entregarse a Tomás de Santa Coloma que a su vez extenderá recibo. A su presentación de vuelta a Gijón se le abonaran 900 RV por el flete⁹⁵.

Es decir, en el año 1662 cuando continúan las hostilidades con Inglaterra⁹⁶, con la presencia de los corsarios ingleses en el golfo

⁹³ FUSI AZPIRUA Juan Pablo, "El Arco Atlántico como ámbito histórico y cultural", en, *1º encuentro de historia de Cantabria*, Vol. 1, Santander, 1999, Pgs. 93-101, sobre el estado del transporte terrestre MADRAZO Santos, "El transporte por carretera, siglos XVII al XIX", *TST, transporte, servicios y telecomunicacione*, nº 1, 2001, Pgs. 31-53

⁹⁴ La pinaza era una embarcación llamada así por estar construida con madera de pino disponía de cubierta y hasta seis remos además de un mástil con una vela cuadra y trinqueta, de muy poco calado era una embarcación rápida y ligera, muy utilizada para la navegación costera, los barcos de gran porte solían llevar a bordo una o más pinazas con el mástil desmontable.

⁹⁵ AHA. Lg. 1836/02, fl. 189, de 17,07,1662

⁹⁶ Sobre las relaciones hispano- británicas de ese período, CASTILLA SOTO, J. "Las relaciones entre Felipe IV y Carlos II de Inglaterra durante el protectorado de Cromwell (1656-1659)", en, *Espacio Tiempo y Forma*, serie IV, nº 2, 1989, Pgs. 111-123 sobre la restauración del trono en 1660 (...) Carlos II, que al fin y a la postre había ascendido al trono inglés sin necesidad de la ayuda hispana, lejos de mantener su alianza con Felipe IV, su anfitrión en los últimos años de exilio, comprobó que sus intereses "quedaban mejor atendidos mediante un acuerdo con Portugal que era una promesa de numerosos El Dorados inmensos, gracias a las recompensas y beneficios de su imperio colonial", citando a STRADLING R.A "Europa y el declive de la estructura imperial española (1580-1720)", Madrid, 1983, Pg, 195

de Vizcaya es preferible asumir el riesgo del transporte por mar a mandar la recaudación desde Gijón a Bilbao por tierra.⁹⁷

La mayoría de las grandes ciudades crecieron en la costa o cerca de ella estableciéndose una fuerte relación entre las ciudades marítimas y la distribución comercial⁹⁸. Durante la baja edad media, Castilla consolidó los intercambios con los países del norte de Europa, en particular Inglaterra, Bretaña, Francia y Flandes, de ellos participaron en menor medida, gallegos y asturianos frente a cántabros y vascos que tuvieron en Laredo, Santander, Bilbao, San Sebastián y Deva sus mejores bazas⁹⁹

En el siglo XVI fueron Santander y Laredo los puertos que canalizaron la mayor parte de las exportaciones castellanas de lanas hacia el norte de Europa. Esta situación, cambió radicalmente en el siglo XVII, en un principio, a favor de San Sebastián y finalmente de Bilbao que acaparó el negocio de la lana castellana hasta el punto que en 1657 no hay un solo

⁹⁷ Sobre puertos y vías de comunicación marítima, GUIMERA Y ROMERO, D. “Puertos y sistemas Portuarios, siglos XVI a XX”, Madrid, 1996, GARCIA HERNAN ENRIQUE, “Guerra y sociedad en la monarquía hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)” Fundación Mafre, CSIC, 2006.

Sobre los barcos utilizados para el transporte marítimo, ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. “Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos”, en Estudios del departamento de historia moderna de la Universidad de Zaragoza, 1975, Pgs.177-224, también, CASTILLO PINTADO Alvaro, “El gran comercio, puertos, rutas tráfico”, JOVER ZAMORA José M^º. y MOLAS RIBALTA Pere, (Coords.), en, Historia de España de Menéndez Pidal, tomo XXVIII, Espasa Calpe, Madrid, 1985, Pgs. 329 y ss.

⁹⁸ BRAVO CARO Juan Jesús, “Demografía y economía”, en, GARCIA CARCEL Gerardo, (coord.), *Historia de España siglos XVI-XVII*, Cátedra, Madrid, Pgs. 467-510, sobre la disputa de redes comerciales marítimas, JIMÉNEZ MORENO Agustín, “La búsqueda de la hegemonía

marítima y comercial. Inglaterra en la guerra de Sucesión, (1700-1715)”, en, *Revista de Historia Moderna*, nº 25, 2007, Pgs. 149-178.

⁹⁹ ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “La función distributiva de las ciudades del norte de España, (finales del siglo XVI)”, en, *Mayurga*, nº. 23, 1996, Pgs. 87-103, también CASADO ALONSO, H. “Las colonias de mercaderes en Europa, siglos XV y XVI”, en, *Castilla y Europa, comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*”, Burgos, 1995.

embarque desde puertos cántabros¹⁰⁰. Las lanas navarras siguen por tierra camino de Bayona, en perjuicio de Deva.

Es un comercio de ida y vuelta, importaciones de grano del Báltico, del cobre para la acuñación de moneda, del plomo inglés, lienzos de Gantes y Brujas y más tarde, de todo tipo de manufacturas textiles destinadas al consumo interno y a Las Indias.

Las embarcaciones utilizadas en este tráfico eran de un arqueo menor que las dedicadas al comercio con América. Las escalas obligadas por el mal tiempo en puertos pequeños y por lo general mal equipados hacían a los galeones atlánticos poco apropiados para este tipo de comercio que incluía el cabotaje y el contrabando.

Es el comercio de cabotaje el que mantiene en contacto las poblaciones costeras. También se encarga de la distribución del contrabando a pequeña escala, un menudeo que nutre los pequeños mercados locales con los géneros baratos de Inglaterra y las imitaciones de artículos milaneses ó genoveses, además de cintas, botones y artículos de todo tipo.

Es tan extendida la práctica que como veremos después, los veedores sólo confiscan la mercancía y permiten seguir su ruta a los barcos.

Las pinazas de las que tenemos registro son todas españolas (parte de ellas con base en Gijón) se dedican al cabotaje entre puertos de la costa¹⁰¹, en dirección a Bilbao y hacia Galicia, el rastro que deja este tipo de comercio es escaso en todos los registros.

¹⁰⁰ ZABALA URIARTE Aingeru, “Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVIII”, en, RIBOT; Luis Antonio y DE LA ROSA Luigi, (Coords), En, Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna, 2003, Pgs. 127-184, del mismo autor “El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII”, en, *Población y sociedad en la España cantábrica del siglo XVII*, Santander, 1985. sobre la exportación de lanas el clásico LAPEYRE, H. “El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II”, Valladolid, 1981, y GUIARD Y LARRAURI, T. “Historia del consulado y casa de contratación de Bilbao y del comercio de la villa”, Bilbao, 2 Vols. 1914, PRIOTTI, J. “Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI, génesis de un crecimiento”, Bilbao, 2005,

¹⁰¹ ZABALA URIARTE Aingeru, “Rutas y puertos...”, op.Cit. Pg. 178,

Sobre el tráfico marítimo, SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Bilbao y el comercio de importación anglo-holandés durante la guerra de reuniones”, en, *Historia y perspectivas de investigación: estudios en memoria del profesor Angel Rodríguez Sánchez*, Extremadura, 2002, Pgs. 269-278, También MÖRNER MAGNUS, “El comercio y la navegación de Suecia con la península ibérica desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX”, en, RAMOS SANTANA Carlos(Coord.), *El comercio y la navegación entre España y Suecia, siglos X a XX*, Cádiz, 2000, Pgs. 105-125.

Agustín Rodríguez Fernández, da cuenta de la pinaza La Concepción que con el maestre Miguel de Aceve llega desde Bilbao a Santander para cargar géneros y seguir viaje a Avilés¹⁰². Zabala Uriarte¹⁰³ señala.

(...) hay un tráfico de cabotaje en toda la costa, en todas las épocas y, por así decirlo en todas direcciones (...) hay un cabotaje que sustenta el comercio de pescado y otro que alienta un trato general de vino de Rivadavia y de otras procedencias a lo largo de la costa.

Se trata de un transporte de redistribución desde los grandes puertos a los pequeños y otro complementario al anterior desde los pequeños a los más grandes con excedentes agrícolas, para la exportación a Europa.

Durante el siglo XVII, se produce una disminución de las exportaciones de lana castellana del orden del 40% en términos absolutos, sin embargo en el reparto del 60% restante es el Cantábrico y en concreto Bilbao quien acapara el tráfico en detrimento de andaluces y levantinos¹⁰⁴, y añade Bilbao Bilbao

(...) el capital comercial desempleado por la crisis, buscó nuevo empleo en el comercio. No solo en el lanero, sino también en el de importación de manufacturas al comprender que el control del flujo de lanas implicaba también la posibilidad de dominio de la

¹⁰² RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ Agustín, “El comercio de paños y lienzos en la villa de Santander en el siglo XVII”, en, *Altamira, revista de estudios montañeses*, nº 50, 1992, Pgs. 51 a 66, señala el autor que en el siglo XVII carecía Santander de producción textil propia salvo la doméstica de ínfima calidad, por lo que el surtido de géneros comercializado procedía de otras regiones o del extranjero. Pg. 53,

WALLERSTEIN, Inmanuel, “El moderno sistema mundial, el mercantilismo y la consolidación de la economía mundo europea, (1600-1750)”, Siglo XXI de España, Madrid, 1984.

¹⁰³ ZABALA URIARTE Aingeru, “Rutas y puertos...”, op. Cit. 178, del mismo autor “El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII”, en, *Itsas memoria*, nº 4, 2003, Pgs. 297-311, sobre los consulados del mar, SMITH R.S. “Historia de los consulados del mar, (1250-1700)”, Barcelona, 1978.

¹⁰⁴ BILBAO BILBAO Luis M^a. “Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII, (1610-1720)”, en, *El pasado histórico de Castilla y León: Actas del 1º congreso de Castilla y León*, Vol. 2, Valladolid, 1983, Pgs. 225-243

corriente exterior de manufacturas que penetraban en Castilla. El capital industrial, <protoindustrial> se transformó así, en puro capital de intermediación comercial. Los inicios de este proceso, se insinúan para mediada la centuria y culmina con la reforma de las Ordenanzas municipales de la villa (Bilbao) en 1699.

El problema consistía en disponer de moneda de plata en una época marcada por las constantes devaluaciones y el acaparamiento de la moneda fuerte castellana por parte de nacionales y extranjeros¹⁰⁵, resultaba imprescindible la exportación de productos que pudieran venderse en los mercados europeos en moneda de plata, lana, frutos de la tierra, hierro, vino, cochinilla.

Gijón aparece ya en las primeras cartas portulanas que se conocen, como las de Mateo Prunes de 1539 o las de Diego Holmen de 1561, ambas conservadas en el museo naval de Madrid, también, en el primer atlas náutico pesquero del piloto alemán Lucas Jansz Waghenaer y en los portulanos encargados por Felipe IV en el año 1634 a Pedro Texeira de Albornas y en 1635 a Fernando Valdés.

La distancia con Santander y Bilbao es de 113 y 158 millas náuticas, o lo que es lo mismo 37 y 52 leguas castellanas. La legua como unidad de medida, es la distancia que un hombre caminando o una caballería al paso recorre en una hora, por lo que variaba, no-solo en cada reino sino por localidades. En el siglo XVII, se equiparó la legua terrestre 1/15 de grado a la legua marítima 1/20 de grado, con lo que oficialmente pasamos a caminar a 5,555 Km/h y a la equivalencia, 1 legua = 3 millas náuticas, y así fue hasta la adopción del sistema métrico decimal en 1769.

Esto nos servirá para intentar calcular, conociendo una posición, 20 leguas al norte de (...), 10 al oeste de tal cabo, como

¹⁰⁵ BILBAO BILBAO Luis M^a. “Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII, (1600-1650)”, en, *Isas memoria*, n^o 4, 2003 (...) la solución captar la moneda de plata atesorada en Castilla, donde solo corría el vellón como moneda de pago corriente, y la que existía acumulada en Europa procedente de Castilla. Los medios. Ofrecer, en España premios superiores al legalmente establecido y, ajustar en el exterior el pago de las exportaciones en moneda de plata. Del corto surtido de productos castellanos exportables, se optó con buen sentido por la lana a sabiendas de que aún tenía alguna demanda, la compra de lana se garantizaba también pagando sobre premios, y para compensar pérdidas en esta operación estaba el arriendo de los puestos aduaneros. Pg. 283, del mismo autor, “El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVII”, en, *Bidebarrieta*, Vol. XII, 2003, Pgs. 225-276.

detallan los maestros en los partes de avería de los protocolos notariales, la velocidad de los barcos de la época, por lo general cargado y corriendo un temporal.

En el siglo XVII, los marinos podían calcular la Latitud sin mayor problema utilizando un teodolito rudimentario, ya que esta coincide más o menos con el ángulo que forma la visual de la estrella Polar con el plano del observador. De esta forma, en el Polo Norte la Latitud sería de 90° (la tendríamos justo encima), y en el ecuador, 0°

Conocían su desplazamiento norte-sur, su situación en el meridiano que pasaba por ese punto, es decir a la altura de donde estaban, pero no a que distancia al este u oeste de dicho punto, para eso es necesario el cálculo de la longitud, y eso es otro cantar.

Se define la Longitud como el arco del ecuador contado desde el meridiano de Greenwich hasta el pie del meridiano que pasa por un lugar. Esto no se consiguió con garantías hasta que en 1772 Jhon Harrison fabricó el cronómetro marino sin péndulo construido con maderas y metales que no se deformaban con la humedad y de una precisión asombrosa, $1/3$ de segundo al día. Esto significa, que después de tres meses navegando su error era de un minuto es decir de una milla (1.852 metros)

Fue el resultado del concurso convocado por la reina Ana de Inglaterra en 1714 con un premio de 20.000 libras para el que consiguiera mayor precisión en el cálculo. La misión, consistía en conservar con la mayor exactitud la hora en el meridiano de Greenwich, conocida después la hora en otro punto, se calculaba la longitud mediante la conversión de las horas en grados.

Estos cronómetros resultaban prohibitivos para los particulares. En las expediciones de exploración frecuentes a finales de siglo, lo habitual era llevar varios y al menos una persona encargada exclusivamente de su mantenimiento por lo que su uso quedaba reservados a las marinas de guerra.

Hasta entonces, decíamos, el cálculo de la longitud se hacía por estima: conocido el rumbo que nos da el compás, el tiempo que mantenemos dicho rumbo, la velocidad del barco, la desviación del lateral por acción del viento y la corriente y la experiencia del capitán para valorar estos factores podían “estimar” su posición, y lo hacían, a veces con errores que costaban muy caros.

Las cartas marinas heredadas de padres a hijos dentro del gremio, llenas de anotaciones sobre referencias visuales de la costa, fondeaderos, situación de los bajíos, enfilaciones a puertos etc. eran un tesoro que contenía la experiencia de generaciones. En la marina de guerra constituían un secreto de estado.

El 28 de Noviembre de 1654, Jhon Horg Thomas,¹⁰⁶ irlandés residente en la villa en representación de su sobrino, Jhon Thomas Aguet, llega ante un escribano de Gijón al siguiente acuerdo con Alejandro Le Burne, capitán de barco y vecino de Dunquerque en Flandes cuyo navío se encuentra en el puerto de Gijón. Le encomienda a su sobrino, para que le enseñe el arte de la navegación a bordo de su barco y este le sirva en todos los sitios y circunstancias necesarias por un tiempo de seis años a contar a partir de la firma del documento. No tendrá que pagarle por este trabajo salvo lo necesario para su limpieza y aseo. Tres vestidos con sus camisas (para los seis años), dos de ellos para el trabajo y otro para las fiestas.

Transcurridos los seis años de trabajo lo pondrá en libertad en el sitio donde se encuentre, pero hasta entonces podrá disponer como quiera de su persona, a cambio le dará los conocimientos para poder ser piloto de altura y al cabo de los seis años los libros (cartas) e instrumentos necesarios para dicho oficio sin cobrar intereses por ellos. En ese momento junto a los instrumentos, le entregará dos trajes con buenos adornos. Jhon de Horg Thomas, responde con todos sus bienes de su sobrino.

Cuando rumbo a España un maestre con su barco cargado de mercancía de Inglaterra o los Países Bajos, cruza el canal de La Mancha y dobla la punta más occidental de Francia dejando Brest a su babor, tiene a 450 millas al sur Gijón y Santander, al sudeste Bilbao, al Este una costa conocida la francesa con Loriane, La Rochelle, Bayona, al Oeste nada.

¹⁰⁶ AHA. Lg. 1816/06, s/f. de 28,11,1654

El viento dominante en el Cantábrico, oeste y noroeste, con unos barcos que por su aparejo no avanzan contra el viento facilita aun más la elección. Evitar cruzar en diagonal el siempre peligroso golfo de Vizcaya y descender dejando a una distancia prudencial la costa francesa a sotavento. Directos a Bilbao.

Son frecuentes los partes de avería de maestros cuyos barcos han buscado refugio en Gijón, el 11 de Febrero de 1689, Juan de la Sala Valdés¹⁰⁷ declara que Esteban Goold, vecino de Princal, reino de Irlanda, trajo desde allí por cuenta y riesgo de Gabriel Rodríguez Menéndez a bordo del navío “La Virgen Maria” de Gijón del que es maestre Juan Larsiner, una carga de queso verde, salazón, cuero curtido, salmón ahumado, seda, bayetas, estameñas, medias y otros géneros. El mal tiempo los empuja a la costa francesa de Lorian, donde la justicia les obliga a dejar la mercancía en poder de Don Benito Benac, mercader de dicho puerto que hace de depositario (España está en guerra con Francia desde 1686)

En otro parte de averías, Manuel Barbosa relata que salió de Bilbao cargado de hierro rumbo a Cádiz el día 17 de Enero, cuando estaba el día 24 a la altura del cabo Ortegal unas 20 leguas mar adentro le sorprendió un temporal tan fuerte, que le partió el palo trinquete y toda la envergadura de la vela de gavia además de otras velas menores, vista la situación no tiene mas remedio que virar a favor del viento y buscar refugio en el puerto de Gijón el día 28 donde cinco chalupas le remolcaron al interior de puerto¹⁰⁸.

Según el relato, intenta doblar Ortegal dejando una distancia de 20 leguas (111 Km) que da una idea de las prevenciones que se tomaban con la costa gallega, desde allí a Gijón tarda tres días es

¹⁰⁷ AHA. I.g.1869/1, Fl. 19 y 20, el maestre reclama los gastos de avería a Gabriel Rodríguez Menéndez, rechaza la posibilidad de ir a Francia a reclamar en los tribunales la mercancía porque tiene en aquel puerto asuntos “embarazosos” pendientes de resolver.

¹⁰⁸ AHA. I.g. 1899/10, s/f. El hierro va consignado en Cádiz al comerciante gaditano Don Pedro García del Villar

decir, navega a una velocidad de cuatro nudos¹⁰⁹ que no está nada mal para un barco de la época corriendo e temporal sin velas.

Debe entenderse que cuando buscan refugio en Gijón, se refieren al cabo de Torres y a la ensenada del Musel de la que hablamos antes.

Un caso curioso es el que relata Antonio de Fornega capitán vecino de Santoña que a bordo de su barco “El glorioso San Antonio de Padua” sale de Bristol el 28 de Octubre con una carga de plomo en barras y tabaco de Virginia para Bilbao, les sorprende un temporal que duró ocho días en los que calculan que fueron a parar 190 leguas al noroeste de Finisterre, por fin el 18 de Noviembre llegan a Gijón¹¹⁰ (recordemos que 1 legua = a 3 millas marinas) es decir, se pasaron 350 Km. de Finisterre sin poder dar la vuelta por culpa del viento. La tormenta era tan fuerte que el mar se llevo todo lo que estaba en cubierta incluido los botes, el fogón y el hacha, por lo que no pudieron cortar el palo mayor para salvar el barco que salió de la tormenta gracias a la providencia.

En los partes de averías tenemos las fechas de salidas y llegadas a puerto, no se concreta la hora, al amanecer, a mediodía, por la noche, por la tarde. Aun así, se puede calcular una velocidad media de cuatro nudos para un barco de 40 a 70 toneladas de desplazamiento. Hay que precisar que cuando hablan de toneladas se refieren a una mezcla curiosa de capacidad y peso, un navío de 30 toneladas era aquel con capacidad bajo cubierta para 60 toneles de 1.085 libras cada uno¹¹¹.

¹⁰⁹ 1 nudo = 1 milla/hora

¹¹⁰ AHA. Lg. 1869/03, Fl. 89, 90. Ante el capitán Don Domingo Antonio de Valdés Quiñónez, declara Juan de Montalvo vecino de Portugalete y dice que estaba en el puerto de Bristol sin barco y pidió al capitán Antonio de Fornega lo trajese como pasajero. Al sexto día de viaje se les echo encima una tormenta que les hizo llegar 190 millas al oeste de Finisterre. Las chalupas que les dan remolque en Gijón desde el fondeadero exterior al lugar de atraque constituyen toda una profesión, esa maniobra no puede realizarse con vela dentro de una dársena y aunque los barcos de cierto porte transportan sus propias chalupas. En casi todos los puertos son los marineros del lugar los que hacen el trabajo por unas monedas. (hacen de prácticos)

¹¹¹ 1085 libras = 499 Kg

El trayecto Bilbao - Gijón no llegaría a las cuarenta y ocho horas y poco más a San Sebastián, Londres – Bilbao doce días de travesía, y otros tantos a los Países Bajos, en mes y medio se podía hacer el trayecto de ida y vuelta incluyendo en este tiempo la carga y descarga de mercancía.

Era frecuente que el mercader o un apoderado viajase con la mercancía, en ese sentido no se hace distinción entre tripulantes y pasaje, se les considera un tripulante más.

Es el caso de Lázaro Bernier¹¹², llega a Gijón en la carabela “Nuestra Señora del Rosario” al mando del maestre Antonio Rodríguez, hacen el trayecto Lisboa – Bilbao con carga de tabaco de Brasil por cuenta del mercader lisboeta Don Pedro de Acosta Silva de quien es factor Bernier, es acusado por el juez Don Pedro Sánchez de cometer fraude con el tabaco por venderlo al menor en el muelle, por ello le confisca el barco la mercancía y ordena vender parte de ella para cubrir los gastos del proceso.

Peor es el caso del capitán Cornelio Dielmer, de Hesinger, en la provincia de Zelanda. Declara asistido de intérprete, que después de dejar su carga en San Sebastián por orden de su armador vino con la fragata “Guillermo” a la ría de Villaviciosa a fin de cargar avellana. Cuando ya estaba cerca de la costa se le acercaron en una chalupa unos marineros de Ribadesella que se ofrecieron a ser contratados como prácticos hasta el amarre del barco, y accedió a ello. Como es costumbre en estos casos, el timón lo maneja el marinero que hace de práctico y conoce la zona. Al poco tiempo, la fragata encalla. Primero en un banco de arena y después contra las rocas. Los marineros de la chalupa que hacen de prácticos se lanzan al agua y abandonan la fragata y a ellos mismos a su suerte. Caminando de noche en busca de auxilio, consigue llegar a un pequeño sitio llamado Tazones, pero como nadie hablaba el holandés no logra que le entiendan y presten

¹¹² AHA. Lg. 1834, Fl. 87, de 20,03,1684. Bernier levanta queja ante notario acusando al juez de obtener los testimonios de los testigos mediante amenazas o dinero, también por ir contra el tratado de paz y comercio con Portugal

ayuda. Decide alquilar una lancha y venir navegando a Gijón¹¹³. Hace la declaración ante escribano como parte de averías para su armador.

Mediante una carta fechada el 18 de Noviembre de 1654. Don Luis de Oyanguren en nombre del Rey responde a Don Luis del Valle y Pineda, gobernador del Principado de Asturias que le ha consultado sobre que hacer con dieciocho franceses llegados al puerto de Luanco en una chalupa “*derrotada*” por el temporal.

Son pescadores de San Juan de Luz que venían en un bacaladero desde Terranova, han perdido veintidós compañeros y como España y Francia están en guerra, hay dudas de si estarán acogidos a algún tipo de acuerdo entre los dos países. No lo están, su estatus jurídico es el de prisionero de guerra, pero atendiendo al buen trato de los vasco–franceses con los súbditos de San Sebastián se permite darles un pasaporte y dejarlos en libertad¹¹⁴.

Un barco francés que transporta sal al puerto de Avilés rescató a unos marineros que se encontraban en situación desesperada, es el capitán Jacob Henschell que mandaba el “San Pedro”, de Hamburgo, le acompañan el piloto Simón Causnilg, Julián Howschilz, contra maestre, Mirsael Koch, Jurgen Heueschel, cocinero, Claus Will, Inmanuel Hinsches, Siville Largee.

¹¹³ AHA. Lg. 1870/01, Fl. 23, de 22,04,1685, le asiste de intérprete el capitán Cornelio Dionisio que conoce las dos lenguas y está en el puerto con su barco, ratifican la declaración el piloto y contra maestre Teodoro Snete los marineros Diego, Corneliss, Juan Pedro, Anthony Poorter, Juan de Juanes, Juan Estébanez, Gaen Pietrers, Jacob Jansen y Alejandro Wrihth, todos juran la declaración conforme a su religión.

A la altura de la Concha de Artedo decide virar hacia Gijón el “Santa Teresa de Jesús” al mando del maestre de Villaviciosa Bartolomé de Cifuentes, el barco lo han fletado Antonio de Otero, cónsul de Portugal y Honofre García apoderado de Thomas Hill y Cia mercaderes de Oporto, el viento les obliga a virar y entrar en Gijón llegan con una vía de agua por lo que las mercancías se tienen que endulzar en el muelle y el barco reparado, en, AHA, Lg. 1869/02, de 15, 08, 1690

¹¹⁴ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, comisión provincial, comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos, tomo nº 4, Fl. 63. El convenio en vigor afecta a franceses y españoles que navegan con permiso especial de los Generales de ambas partes y que navegan entre España y Francia (comercio de la sal)

Declara ante el juez ordinario de Gijón por el estado de los hijosdalgo y dice que salió de La Rochelle el día diez de Diciembre con carga de sal, aguardiente, anís y vino, rumbo a la ciudad de Hamburgo, el día once les alcanzó una tormenta de viento norte y norte nordeste y al siguiente a las cinco de la mañana antes de amanecer se hallaban a treinta leguas al norte de Gijón donde el barco se empezó a rendir, a entrar agua y a disolverse la sal, mientras todos trabajaban en la bomba de achique empezó a irse a pique y echaron el batel a la mar a donde saltó toda la tripulación para intentar salvar sus vidas, excepto Julián Isaac que al saltar cayó al mar y se ahogó. Así estuvieron hasta las diez horas del día trece sin comida ni bebida.

Cuando estaban a cinco leguas del puerto, vieron llegar un barco que les auxilió, resultó ser el “Santa Ana”, navío francés que venía cargado de sal para Avilés y por la tormenta desvió su rumbo a Gijón. Mandó regalos al capitán francés Cilargs di Jeser, de Pulien a Juan Lefoe el contraestre, y a los marineros todos vecinos de Pulien.¹¹⁵

Vemos siempre la dificultad de remontar el cabo de Peñas con viento contrario o con temporal, esto explica la elección de Gijón como puerto de destino.

Daniel Palot maestro del “La Palma” vecino de Garnise – Inglaterra lleva su carga de bacalao curadillo a Bilbao, y se ve obligado a buscar refugio, el barco sufre pocos daños y mientras pasa el temporal vende al por menor en el muelle 60 quintales de pescado equivalentes a 300 arrobas a 2 escudos cada arroba lo que hacen 600 escudos de plata, entrega la cuenta de gastos y el sobrante a Gabriel Menéndez corresponsal de Miguel Hoz, mercader residente en Bilbao

Para las chalupas y el practico que le ayudaron a entrar y le ayudarán a salir, 50 escudos. Por las visitas de las autoridades del contrabando e inquisición, 15 escudos. Al cónsul inglés, 6 escudos. Por la compra de pan, carne, vino y gastos de los marineros, 150 escudos. Para la compra de ropa de lino y lana para vestir, 50 escudos.

¹¹⁵ AHA. Lg. 1831/01 fl. 7 de 14,12,1670, Prestan declaración ante el juez Toribio Menéndez Valle

Cincuenta escudos de plata era una cantidad respetable, se comprende que el monopolio del remolque desde el fondeadero al interior del puerto estuviese en manos de la cofradía de pescadores de Santa Catalina que controlaba este tráfico reservado a sus miembros.

Por el pago de estas “tasas” Toribio Barbado maestro de la chalupa “La Virgen de Contrueces” y su piloto Bernabé Barbado, reclamaron a Don Antonio de Pique y a Don Antonio de León receptor uno y administrador este de la sal en el Principado, el pago de 6 reales de a 8 de plata por meter en el puerto al navío “La Fortuna” capitaneado por el francés Thomas Hil con carga de sal para el alfolí de la ciudad, aplican la tarifa mínima teniendo en cuenta el estado de la mar¹¹⁶

La venta de parte de la mercancía para pagar gastos en los puertos, no siempre contaba con el visto bueno del armador¹¹⁷, Francisco Ferrero “el viejo” y Julio García Jove están en la cárcel de la villa precisamente por exagerar los de su pinaza en Betanzos a donde fueron con carga de avellana fletados por Miguel de Tineo y Cosme Ensuecho que les reclaman las cuentas.

En la cárcel también está Francisco Fernández maestro de la pinaza “Virgen de Contrueces”, allí lo llevó la denuncia de Francisco Zarracina que al parecer, le fletó la pinaza para llevar unos toneles de sidra a Luarca, los toneles fueron cargados hace más de un mes pero Francisco Fernández se niega a salir al mar porque parece ser que las condiciones del tiempo no son buenas¹¹⁸. Cobró un anticipo por el flete. Zarracina piensa que se puede navegar y, el juez también.

¹¹⁶ AHA. Lg. 1840/03, s/f. de 11,02,1673. El administrador ofreció 4 reales por meter el barco cosa que no aceptaron, el barco pasó dos noches anclado fuera del puerto hasta que llegaron a un acuerdo. Reciben carta de pago.

¹¹⁷ AHA. Lg.1828/03, Fl. 190 de 29,07,1666, La fianza la paga Julio de Carrio Lavandera al juez ordinario de Gijón, Melchor Menéndez Valdés

¹¹⁸ AHA. Lg. 1861/01, s/f. de 18,01,1675, Francisco Fernández pide su excarcelación alegando que las amarras del barco en el puerto no están en buen estado y si se quiere garantizar la seguridad de carga y barco debe estar a bordo, reitera que la mar está en malas condiciones de navegación. Al parecer el mercader no está conforme.

Los carpinteros de ribera constituyeron en los puertos uno de los oficios destacados e imprescindibles, uno de ellos era el *maestro de carpintería de barcos de todo género*, Juan de Pumarino. George Delahid, capitán de barco irlandés, le encargó la reparación del “Nuestra Señora de La Asunción” dañado en un temporal. Tiene rotas catorce tablas de madera del casco en una de las bandas de seis pies de largo y combadas, Además debe calafatear los costados con estopa y brea para mejor seguridad. Para este trabajo dispone de doce días (hasta el 20 de Marzo), cobra 200 reales.

4.3 La cofradía de pescadores.

Ya hemos hablado antes de la redacción de sus estatutos en 1678 y de la tradición medieval de los R’oles d’Oleron y su posterior sustitución por los modernos códigos mercantiles.

La cofradía tiene aquí su propio apartado por su relación con el desarrollo del comercio, mas concretamente por su oposición al mismo y a la nueva situación creada, al nuevo equilibrio que se produce entre las fuerzas locales de una villa portuaria como Gijón. A juzgar por los documentos notariales, poderes para pleitos y recursos al gobernador del Principado, su relación con el corregidor, regidores y administradores de rentas era conflictiva.

Todos sus actos son mancomunados, cualquier documento es firmado no solo por los apoderados y representantes electos presentes si no por todas las personas que asisten a cada reunión. Cuando pujan por la administración de una renta, no es la cofradía quien avala el montante de la puja sino cada uno de sus miembros con sus bienes en una interminable lista de propiedades de toda índole pertenecientes a más de cien personas.

La lista de miembros de la cofradía esta compuesta con los nombres de los asistentes a distintas reuniones de sus miembros en los años 1661 y 1662 y dado su carácter y tradición asamblearia es probable que en ella se encuentren casi todos.

Cofradía de pescadores

Nombre	Empleo
Adrián Rey	Pescador
Adriano de Jove Castañeira	Maestre y dueño de su barca
Adriano Fierros	Maestre y dueño de su barca
Adriano Ventana	Maestre y dueño de su barca
Alonso Barbado	Pescador
Alonso de Ayandi	Maestre y dueño de su barca
Alonso de Cifuentes	Maestre y dueño de su barca
Alonso del Río	Maestre y dueño de su barca
Alonso Diez Funés	Pescador
Alonso García de Castro	Maestre y dueño de su barca
Alonso Manso	Pescador
Alonso Moñiz	Maestre y dueño de su barca
Andrés de Alvargonzalez	Maestre y dueño de su barca
Andrés de la Riba	Pescador
Andrés Ferros	Pescador
Andrés García Argüelles	Pescador
Andrés García de Castro	Maestre y dueño de su barca

Andrés García Suárez	Maestre y dueño de su barca
Antonio Díaz	Pescador
Antonio García	Maestre y dueño de su barca
Antonio García Busto	Pescador
Antonio Rodríguez	Pescador
Asensio Gala Moñiz	Pescador
Bernabé Menéndez	Pescador
Blas de Alvargonzalez	Pescador
Blas Pillado	Pescador
Blas Rodríguez	Pescador
Cosme Ensucho	Pescador
Cosme Suárez	Representante y pescador del gremio en Gijón
Cosme Suárez de Poago	Maestre y dueño de su barca
Cristóbal Menéndez	Pescador
Diego del Rosal	Pescador
Diego Menéndez Castro	Regidor de la villa y cofrade de Santa Catalina
Dionisio Suárez	Maestre y dueño de su barca
Domingo de Batelón	Maestre y dueño de su barca

Domingo de Berdiles	Maestre y dueño de su barca
Domingo de Castro	Pescador
Domingo de Jove	Maestre y dueño de su barca
Domingo de Lastres	Pescador
Domingo de Mariñan	Pescador
Domingo de Pis	Pescador
Domingo de Prendes	Pescador
Domingo de Vaselon	Maestre y dueño de su barca
Domingo Díaz “el mozo”	Pescador
Domingo García Carbajal	Maestre y dueño de su barca
Domingo García Rendueles	Maestre y dueño de su barca
Domingo García Tafaya	Pescador
Domingo la Torre “el mozo”	Pescador
Domingo Lanera, “el viejo”	Maestre y dueño de su barca
Domingo López	Maestre y dueño de su barca
Domingo Manso	Pescador
Domingo Menéndez	Maestre y dueño de su barca
Domingo Montes	Pescador
Domingo Suárez de Poago	Pescador

Domingo Suárez de Poago “el viejo”	Pescador
Esteban de Andrade	Maestre y dueño de su barca
Esteban Ensucho	Pescador
Félix Llانةza	Pescador
Francisco Carreño	Maestre y dueño de su barca
Francisco de Lastres	Pescador
Francisco de Lavandera	Pescador
Francisco Fernández	Maestre y dueño de su barca
Francisco Gala	Maestre y dueño de su barca
Francisco García Fuentes	Pescador
Francisco Menéndez	Maestre y dueño de su barca
Francisco Menéndez Fierros	Maestre y dueño de su barca
Francisco Suárez	Maestre y dueño de su barca
Francisco Suárez “el mozo”	Pescador
Francisco Suárez de Poago	Pescador
Gonzalo de Castro	Maestre y dueño de su barca
Gonzalo García de Castro	Pescador
Gregorio Reinares	Maestre y dueño de su barca
José Castañera	Maestre y dueño de su barca

José de Pis	Maestre y dueño de su barca, representante del gremio
José García	Pescador
Juan Barbado	Maestre y dueño de su barca
Juan de Alvargonzalez	Maestre y dueño de su barca
Juan de Carreño	Maestre y dueño de su barca
Juan de España	Pescador
Juan de Larrisca	Maestre y dueño de su barca
Juan de Pis “el mozo”	Maestre y dueño de su barca
Juan de Pis “el viejo”	Maestre y dueño de su barca
Juan de Pis Llanos	Pescador
Juan de Ribera	Maestre y dueño de su barca
Juan de Suriñan	Representante y pescador del gremio en Gijón
Juan de Tafaya	Pescador
Juan Fernández Cifuentes	Maestre y dueño de su barca
Juan García Cantarines	Pescador
Juan García de Castro	Maestre y dueño de su barca
Juan García de la Atalaya	Pescador
Juan García Jove	Pescador

Juan García Lavandera	Pescador
Juan García Rendueles	Regidor de la villa y cofrade de Santa Catalina
Juan García Rendueles, “el mozo”	Maestre y dueño de su barca
Juan Herrero	Pescador
Juan Martines	Pescador
Juan Menéndez	Maestre y dueño de su barca
Juan Moran	Maestre y dueño de su barca
Juan Morán “el mozo”	Pescador
Juan Morán Vorines	Pescador
Juan Pérez de Lacota	Maestre y dueño de su barca
Juan Suárez	Maestre y dueño de su barca
Juan Suárez Degrasas	Pescador
Julio de Veriña	Representante y pescador del gremio en Gijón
Justo Fierros	Maestre y dueño de su barca
Lázaro de Cifuentes	Maestre y dueño de su barca
Leandro Suárez	Pescador
Lucas Andrés	Pescador
Luis Suárez de Garcés	Pescador

Marcos de Alvargonzalez	Maestre y dueño de su barca
Marcos Menéndez	Maestre y dueño de su barca
Mateo Menéndez	Pescador
Matheo Suárez	Maestre y dueño de su barca
Matheo Suárez “el viejo”	Maestre y dueño de su barca
Miguel de la Riva	Maestre y dueño de su barca
Miguel Parisa Argüelles	Maestre y dueño de su barca
Nicolás de Carreño	Maestre y dueño de su barca
Nicolás de Carreño “el viejo”	Pescador
Nicolás López	Maestre y dueño de su barca
Pedro Blanco	Maestre y dueño de su barca
Pedro Carreño	Pescador
Pedro Carreño “el viejo”	Maestre y dueño de su barca
Pedro de Castañera	Maestre y dueño de su barca
Pedro de Castro	Pescador
Pedro de Lastres	Maestre y dueño de su barca
Pedro de Valdés	Maestre y dueño de su barca
Pedro Díaz	Maestre y dueño de su barca
Pedro Fernández	Pescador

Pedro Gala “el Viejo”	Maestre y dueño de su barca
Pedro García Carbajal	Pescador
Pedro García Carbajal “el mozo”	Maestre y dueño de su barca
Pedro García de Tineo	Pescador
Pedro Garesa	Maestre y dueño de su barca
Pedro Lugres	Pescador
Pedro Moreno “el mozo”	Maestre y dueño de su barca
Pedro Moreno el viejo”	Maestre y dueño de su barca
Pedro Suárez	Maestre y dueño de su barca
Pedro Ventanas “el mozo”	Pescador
Rodrigo Rodríguez	Pescador
Roque Menéndez	Pescador
Roque Paz	Maestre y dueño de su barca
Rosendo Gala	Pescador
Rosendo García	Pescador
Tomas Suárez	Maestre y dueño de su barca
Toribio Barbado	Pescador
Toribio Bernardo	Pescador
Toribio de Mariñan	Pescador

Toribio de Veriña	Maestre y dueño de su barca
Toribio de Veriña “el viejo”	Pescador
Toribio Ensuejo	Pescador
Toribio García Jove	Pescador
Toribio Menéndez	Maestre y dueño de su barca
Toribio Moran Llanos	Maestre y dueño de su barca

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

Desde mediados de siglo, el tráfico marítimo tomó un especial protagonismo, las dificultades para la saca de grano y frutos de la tierra se vieron allanadas por las buenas cosechas y la disposición favorable al comercio de la oligarquía local dispuesta a no dejar pasar las nuevas oportunidades que se le ofrecían. El respaldo jurídico lo dieron las ordenanzas de Santos de San Pedro de 1659 en concreto el título VII sobre la saca de escanda y frutos de la tierra. La seguridad operativa la daba la licencia para la saca en manos del corregidor local que debía evaluar si los productos a exportar eran necesarios para el mantenimiento de la población.

El transporte marítimo de mercancías desbanca a la actividad pesquera que además se nutre de marineros que cambian de una a otra, menos dura y mejor remunerada. Además el salmón salado, el pescado curadillo y la grasa de ballena importados, compiten con la oferta de productos locales.

El cambio de situación se debe a la aceptación y buena demanda que productos como la avellana, castaña, naranja y limón tienen en el mercado del norte de Europa donde son muy apreciados¹¹⁹ y a su empleo como carga de retorno de los barcos que llegan al Cantábrico con manufacturas.

¹¹⁹ STOLS Eddy, “Gustos y disgustos en la confrontación y el intercambio alimentario entre España y Flandes, siglos XVI-XVII”, en, HERRERO SANCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana, (Coord.), *España y las 17 provincias de los Países Bajos: Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002. El autor señala que naranjas, limones y avellanas son considerados un lujo y utilizados en la repostería de Inglaterra y Holanda

4.4 Caza de la ballena y las volantas, el cargo de atalayero

Los acuerdos y las discusiones en las reuniones del gremio debieron ser largos a juzgar por el número de personas asistentes a ellas, en la que tuvo lugar a toque de campana el 6 de Marzo de 1660 se eligen diputados a Juan de Beriñan, Tomás Suárez de Poago, José de Pis, y Juan de Carreño “el mozo”, se les encomienda pujar por el arrendamiento del quiñón sobre la caza de ballenas y conseguir crédito para el pago de algunas cantidades que se deben, también se les da poder para representar a cofradía en los pleitos¹²⁰.

En la reunión a la que asisten Cosme Suárez de Poago y José de Pis como representantes del gremio de la pescadería y los maestros de las chalupas. Tratan de la matanza de ballenas y otros peces¹²¹. Es costumbre elegir a quien desempeña el oficio de atalayero, de suma importancia durante la época de matanza. Su ocupación, consiste en vigilar desde la cabaña construida al efecto junto a la iglesia de San Pedro si alguna se acerca a la costa. Acuerdan pagar a Andrés Ferros 25 ducados al año, pagaderos cuando se mate la primera.

El cargo de atalayero era de gran trascendencia, a cazar ballenas se salía sólo cuando se avistaban y en él recaía esa responsabilidad, hay que recordar que la cofradía pujaba por la administración de la renta del quiñón sobre la pesca de ballenas, importe que adelantaba con un censo sobre dicha caza, y cuya devolución garantizaba con los bienes de todos los cofrades.

El 3 de Noviembre de 1664 se convoca asamblea para nombrar nuevo atalayero¹²², la elección recae en Francisco Fernández Cifuentes, pescador y mareante de la villa que toma a su cargo *la responsabilidad* desde el día de la fecha hasta 8 días pasada la cuaresma del año 1665 (la reunión es en Noviembre de 1664),

¹²⁰ AHA: Lg. 1818/02, s/f. 06/03/1660

¹²¹ AHA. Lg. 1836/02, Fl. 90, de, 05/03/1662

¹²² AHA. Lg. 1837/01, s/f. de, 03/11/1664

desde la atalaya de San Pedro que es donde acostumbran estar los atalayeros que toman esta obligación.

Francisco se compromete a cumplir su obligación con el mayor cuidado y a no abandonar la atalaya en ningún momento mientras dure la costera. Tiene en cuenta que sólo en su persona recae la responsabilidad de hacer las señales para salir a la mar. Acuerdan también darle una barrica llena de grasa por cada una que se mate, a no ser que se mate una madre y su cría, en cuyo caso sólo le corresponde una barrica, cuando se sale y no se caza al atalayero se le paga una gratificación de 4 ducados.

Todo lo que se saque de la caza en la temporada se ha de repartir entre los miembros de la cofradía de la forma que se ha hecho siempre, con la condición de que cuando Francisco Fernández Cifuentes haga señales de avistar dichos peces, todos los mareantes del puerto tendrán que salir al mar siguiendo el rumbo que indique el atalayero con su pendón, y se ha de pescar a remo y no a vela para no entrar en la zona de otros puertos con los inconvenientes que esto trae.

Los barcos que no se hicieran a la mar no participan de los beneficios de la caza, y los que se hagan a la mar deberán tener todos los aparejos necesarios para la caza. Tampoco tendrán parte, los que salgan tarde y lleguen cuando ya se ha matado a la ballena.

Se regulan con detalle las vedas y costeras de la sardina con volanta, los diputados electos del gremio elevan a escritura pública los acuerdos de la asamblea de 9 de Mayo de 1660. Se decide, que cualquier persona del gremio pueda echar sus volantas desde el día de San Andrés de cada año hasta el día de Pascua de Resurrección del año siguiente, y en cualquier parte del mar. Como ahora creen que no es conveniente echar las volantas en algunas zonas, revocan parte del acuerdo y ordenan que ningún miembro del gremio pueda echar el aparejo desde el sitio del mar que llaman la ventosa hacia tierra en ningún

momento sin autorización de los otorgantes. Las penas recogidas en la escritura que se apliquen a quienes la contravinieren por el juez ordinario de esta villa se emplearán en la lumbre de la Señora de Santa Catalina¹²³.

Las condiciones de los acuerdos sobre la pesca no variaban mucho con el tiempo, en Noviembre de 1655, los representantes del gremio acuerdan las normas para la costera de la ballena, como es costumbre lo primero que se trata es el cargo de atalayero que recae en Juan García Cantarines, se acuerda pagarle 20 ducados por la temporada que dura hasta pasada la cuaresma, además unos zapatos y unas medias valorados en dos ducados que le serán abonados la mitad el día de navidad y la otra mitad cuando empiece la pesca, además de dos soldadas por cada ballena¹²⁴.

(...) aquellos maestros que cuando el atalayero de la señal se encontraren con su chalupa en la mar pescando besugo o sardina y no lleven los aparejos necesarios, no tienen que asistir a la caza, pero los arponeros que estando en el puerto no quieran salir por miedo al mar o al viento perderán todos los derechos en la caza.

4.5 El boicot al comercio y el juez Don Diego de Valdés

Los capitanes Cornelio Bartolomé y Cornelio Gelsse, vecinos de Róterdam, declaran que llegaron cada uno en su barco a Gijón y después de vender la mercancía que traían de Holanda, compraron 300 cargas¹²⁵ de castaña y 100 cargas de avellana (en total 46 toneladas) para cargar sus navíos y volver. Sin embargo, los comisarios del gremio de pescadores impiden la salida de los barcos al solicitar al gobernador del Principado el embargo de las velas y la carga.

¹²³ AHA. Lg. 1827/01, Fl. 49, de 27/02/1661 Los representantes son Cosme Suarez, José de Pis, Julio de Veriña y Juan de Carreño

También sobre la pesca con volantas AHA. Lg. 1837/01, s/f. De 03/04/1664

¹²⁴ AHA. Lg. 1818/02, s/f. de 02/11/1655

¹²⁵ 1 Carga = 225 libras = 115 Kg

El juez ordinario de la Villa Don Diego Valdés, falla que los barcos puedan salir siempre que se dirijan a países amigos de la Corona de España¹²⁶.

El barco de Cornelio Gelsse, “Los Tres Reyes”, esta parcialmente fletado por el mercader de Gijón José Estrada Ramírez que también declara ante el juez y obtiene autorización del juez para cargar mas castañas y avellanas en Villaviciosa compradas a Melchor Menéndez Valdés. Presentan aval José Estrada Ramírez, Melchor Menéndez Valdés, Toribio de Jove Argüelles, Toribio García de la Viña, Andrés Menéndez Valdés. En el plazo de cuatro meses deberán presentar la documentación que acredite la descarga en puertos de países amigos¹²⁷.

Dos días mas tarde John Thomas vecino de Foi, Inglaterra, maestre del navío “La Merced”, vende las mercancías que trae y compra nuez, castaña y avellana, el comisario del gremio de pescadores denuncia que el barco se dirige a un país enemigo y pide el embargo de las velas y la carga. El objetivo es retrasar la salida y provocar gastos de demora, el juez ordinario Don Diego Valdés autoriza la carga con destino a países amigos de la Corona de España.

Felipe Loader, de Pontevedra y John Horg Thomas, Irlandés vecino de Gijón presentan la fianza que les devolverá cuando en el plazo de cuatro meses vuelva el barco a Gijón a por una nueva carga y presente la documentación que demuestre la descarga en puertos de países amigos de la Corona¹²⁸.

El mismo mes Andrés Menéndez Valdés que ha fletado el barco “La Esperanza” al capitán de Ámsterdam Cornelio Bartolomé se encuentra con su carga de avellanas y castaña parada en el muelle porque los comisarios de la cofradía de pescadores y mareantes ha vuelto a pedir al gobernador el embargo de velas y carga por suministrar a países enemigos. Don Diego de Valdés

¹²⁶ AHA. Lg. 1827/02, Fl.190, 191 y 192, de, 18/12/1662,

¹²⁷ AHA. Lg. 1827/02, fl. 184, de 20/12/1662

¹²⁸ AHA. Lg. 1827/02, s/f. De, 21/12/1662

falla en el mismo sentido que en los anteriores casos, avalan el propio Andrés Menéndez Valdés, Bernabé Menéndez Valdés y Juan Morán Rivera¹²⁹

La cofradía trata de retrasar la salida de los barcos que permanecen atracados mientras resuelva el juez, el retraso supone al mercader grandes gastos por la penalidad diaria que se estipula en todos los contratos de flete.

Lo mismo sucede con “El Concordia” capitaneado por el holandés Cornelio Banquett que después de vender la mercancía, carga 200 fanegas de castañas y 30 cargas de avellana para Holanda, avala Domingo Fernández de Condres que es el mercader de Gijón que fleta el barco¹³⁰

Por su parte Felipe Loader avala junto Julio de Llanos Cifuentes la carga embarcada en “El Venture“, del que es maestro el inglés Eduardo Briques. El barco va fletado a la ciudad de Londres y se encuentra también con la carga y las velas embargadas por denuncia de los comisarios de la cofradía de pescadores. Don Diego Valdés resuelve el embargo en primera instancia y les da cuatro meses para presentar los documentos de descarga¹³¹.

Como vemos, en el puerto se han ido acumulando los barcos paralizados por la cofradía, es de suponer que unos llevarían en esta situación más tiempo que otros, el hecho es que la situación se desbloquea a finales de Diciembre con la serie de Sentencias del juez ordinario de Gijón Don Diego Valdés.

Estos hechos se recogen también en las actas municipales¹³² del Ayuntamiento de Gijón. El Ayuntamiento protesta por el boicot de la cofradía de pescadores al comercio de mercancías lícitas y da cuenta de la actuación del juez Don Diego de Valdés.

La cofradía no conseguirá paralizar el comercio, solo que los exportadores tengan que prestar aval por lo exportado mientras

¹²⁹ AHA. Lg. 1827/02, Fl. 258, de 02/12/1662

¹³⁰ AHA. Lg. 1827/02, Fl. 289, de 18/12/1662

¹³¹ AHA. Lg. 1827/02, Fl. 292, de, 21/12/1662

¹³² AMG. Actas municipales, año 1663, fl. 63, del 14/06/1663

no entreguen la documentación de descarga en puerto amigo. No volverán a aparecer estas prácticas.

4.6 Relación de la Cofradía con los regidores.

Queda constancia de las malas relaciones entre la Cofradía de Pescadores y el Ayuntamiento. En la reunión convocada el día 5 de Diciembre de 1661 con presencia de los representantes electos de la cofradía, Juan de Suriñán y Cosme Suárez y otros 52 miembros de la misma. Acuerdan, darles poder para intervenir ante los señores de justicia y regimiento del Principado de Asturias y Chancillería de Valladolid para el siguiente asunto.

Se trata de la propuesta de redención de un censo otorgado, sobre los propios de la villa en 1611 por Don Pedro Valdés del que actualmente es beneficiario su heredero Don Antonio de Valdés Quiñónez, vecino y regidor de Gijón. Están presentes Juan de Suriñán y Cosme Suárez, diputados electos en representación del gremio, y otros sesenta pescadores más, argumentan en representación de los restantes miembros que el gremio intervino en su constitución y al parecer se acordó, que llegado el momento de la redención, los vecinos de la Villa serían consultados sobre el mejor modo de hacerlo. Como alternativa al empleo de ese dinero, exponen:

*(...) la ciudad ha crecido y necesita otra parroquia y un convento para el bien de sus almas y frecuentar con mejor disposición los Santos Sacramentos, por cuyo medio se obtiene mejor premio que pagando para la quita y redención del censo*¹³³

El paso a la violencia se da el 23 de mayo de 1679, cuando miembros armados de la cofradía tiran al mar la carga e intentan incendiar el “Santa María la Grande”, atracado en el puerto de Gijón cuando estaba cargando trigo¹³⁴. Su maestre, Marcos Pérez, de Pontevedra, declara que su navío está fletado por Don

¹³³ HAH. Lg. 1836/01 Fl. 133, De 15/12/1661

¹³⁴ AHA. Lg. 2028/01, s/f. de, 23/05/1679

Manuel García Jove, apoderado de Joseph Estrada Ramírez y disponía de todos los permisos para la saca de trigo. En este caso la penalidad por retraso en la carga fueron 50 reales de plata diarios, además de 300 reales de vellón por las averías, el barco se dirige con la carga a la ciudad de Ceuta de donde Joseph Estrada es proveedor real. A Joseph Estrada lo veremos mas adelante en el comercio de la sal.

Otro de los pleitos que la cofradía entabla contra el Ayuntamiento es a causa de la contribución que con motivo de la visita de inspección de montes y plantíos realiza Don Miguel Gómez de Rivero, alegan que no es costumbre que contribuyan a costear estas visitas, y dan poder para pleitear ante el gobernador del Principado¹³⁵.

Unos meses antes de las sentencias del juez Don Diego de Valdés sobre la saca de productos de la tierra, en concreto el 11 de Junio de 1662, los miembros de la cofradía dan poder a Diego Menéndez Castro y Juan García Rendueles, regidores de la villa y cofrades de Santa Catalina de la atalaya de la Villa, (siguen los nombres de 61 asistentes al acto) para presentar pleito ante el tribunal eclesiástico del Ovispado por razón de los censos que la dicha Santa Sede dio a personas particulares hace muchos años sin que fructificase cosa alguna, y cuyos dineros fueron censados de cuenta de la pesca de la ballena, quieren redimir los censos.

El enfrentamiento abierto con los regidores de la villa, se concreta en dos bandos diferenciados que se acusan mutuamente de distintos contubernios, uno de ellos es el que denuncia a Don Fernando de Valdés regidor de la villa y caballero de la orden de Santiago sobre la pretensión de redimir los oficios de regimiento antiguos y perpetuos de la villa, asunto a todas luces inadmisibile.

Así el 22 de Agosto de 1681 comparecen ante escribano¹³⁶ 37 vecinos de la villa, Don Marcos García de Jove Argüelles,

¹³⁵ AHA. Lg. 1846/02, fj. 368 de , 21/06/1668

¹³⁶ AHA. Lg. 2028/01, Fl. 58, de, 22/08/1681 S da poder a Don Pedro de Barbachano, para exponer en su nombre el caso ante los señores de la Real Cámara de su Majestad, firman todos el documento.

Manuel García de Jove¹³⁷, Gregorio de Jove Huergo, Don José Estrada Ramírez¹³⁸, Francisco Estrada Ramírez, Gregorio Jovellanos, Justo de Jovellanos, Juan de Cifuentes Prada, Gregorio Jove Huergo (hijo), Francisco de Jove Miranda, Juan de Jove Estrada, Gregorio Jove Ramírez, Marcos García Sala, Alonso de Valdés Sendin, Juan de Tineo Jove, Hilario de Tineo Jove Juan Menéndez Valdés de Cornellana, Juan García de Tineo, Juan Moran Lavandera, Marcos Sala Valdés, Antonio Castro Lavandera, Gonzalo García-Sala Argüelles, Alonso García Rendueles, Fernando de Valdés Llanos, Gregorio de Tineo Jove, Francisco Pérez Valdés, Pedro Díaz Vigil, Baltasar Jove Bernardo, Gabriel Vigil Jove, Francisco García Gómez-La Viña, Esteban de Jove Menéndez, Miguel de La Rionda, Andrés Muñiz Jove, Antonio Alvarez Pondal, Gregorio Pérez Valdés, Bartolomé Díaz de la Torre, Miguel Alvarez Estrada, Antonio Alonso Lavandera, Medero Díaz, Andrés García Jove, José Moran Muñiz y Toribio Morán, todos vecinos de Gijón .

Declaran que algunos vecinos de la villa, entre los que están los del gremio de pescadores, han hecho y hacen diferentes juntas secretas y clandestinas. Al parecer quien los dirige e instruye en este proyecto de remisión de regimientos y demás cargos honoríficos, es Don Fernando de Valdés, caballero de la orden de Santiago y regidor de la villa.

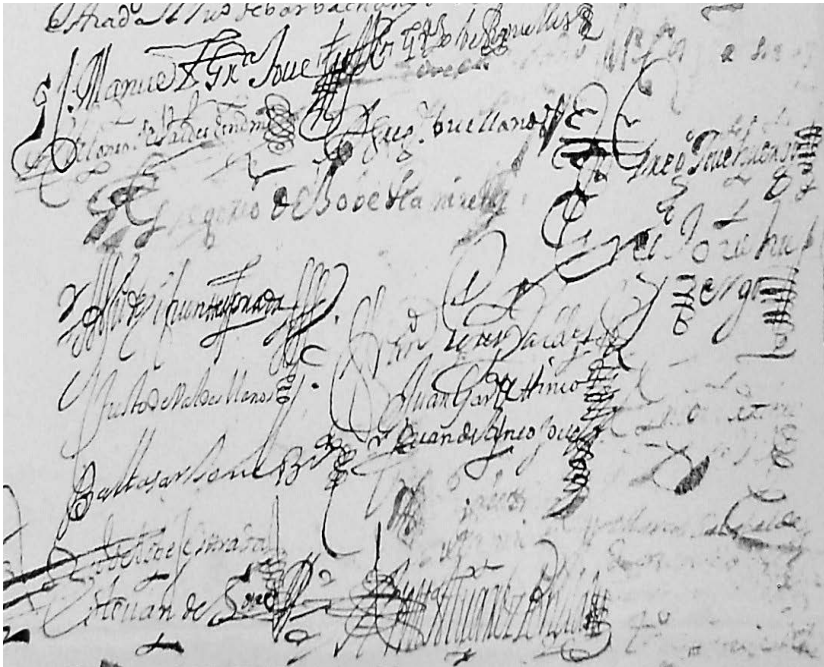
Exponen que en aquellas villas regidas por el sistema de regimientos anuales, las arbitrariedades que se producen son mucho mayores, y que aunque el casco urbano cuenta con ochocientos vecinos y la jurisdicción con mas de 2.500 la mayoría, entre los que se encuentran los de la cofradía de pescadores, no saben leer ni escribir por lo que malamente podrían desempeñar ningún cargo. Además muchos de los vecinos son venidos de

¹³⁷ Apoderado de José Estrada Ramírez

¹³⁸ A José Estrada Ramírez lo vimos antes como fletador de un barco al que la cofradía de pescadores intenta incendiar y tirar su carga al mar, destinado a Ceuta, ciudad de la que es proveedor.

fuera del municipio, sin embargo ellos como otros vecinos más, forman parte de la antigua población originaria de la villa. Señalan también, el peligroso precedente jurídico que esto supondría en todo el reino.

De esta escritura se desprende el cambio sociológico que a estas alturas del siglo experimentaba Gijón, es probable que el gremio de pescadores y su tradicional hostilidad, fuera utilizado por otras fuerzas en ascenso como, segundones de las familias tradicionales dedicados ahora al comercio y enriquecidos por él, que ven frustrado su acceso al poder político. La táctica “conspirativa” cambiará por otra más práctica, la compra de los regimientos, que se extenderá en el Ayuntamiento.



Fuente: Protocolos notariales

Firma de los treinta y siete vecinos de la Villa el 22 de Agosto de 1681

Pedro Barbachano procurador de la Villa, nacido en Bilbao, nombrado apoderado en la escritura que acabamos de ver, se comprará uno por 250 escudos veinte años más tarde. Lo encontraremos en numerosas escrituras de diversa índole, asociado a mercaderes bilbaínos y en el arrendamiento de las rentas de los estancos del tabaco.

CAPITULO 5

CAPITANES, BARCOS Y FLETES

5.1 Capitanes y maestros

Vimos en apartados anteriores la influencia decisiva que la política exterior ejerció sobre el comercio y el transporte del siglo XVII y como Holanda se convirtió en la primera potencia del transporte marítimo de mercancías en perjuicio de Francia e Inglaterra.

A partir de Münster (1648) la supremacía holandesa es incontestable, la paz la convierte en socio estratégico de España y hace inevitable su enfrentamiento con Francia e Inglaterra. Sus capitanes, arribaron a los puertos del Cantábrico con géneros de los telares holandeses y con especias de las Indias Orientales de las que España y sus colonias eran el principal cliente.

También, con artículos con certificado de fábrica mas que discutible y otros como vimos en las Ordenes cursadas al Principado, sin certificado.

El comercio de cabotaje tan importante en la cornisa cantábrica era atendido casi en exclusividad por maestros españoles en navíos de menor porte. Fue este un comercio muy activo dedicado a la

venta al menor en las dársenas de los puertos y a la distribución al mayor a los comerciantes con lonja abierta a los que surtían de géneros de todo tipo.

Pequeñas poblaciones como Lastres aportan un significativo número de armadores y maestros con ruta de ida y vuelta a Irlanda o Inglaterra y capitanes gijoneses transportan con frecuencia mercancías a Ámsterdam, Róterdam y Ostende.

Entre los holandeses son los naturales de Ámsterdam los más numerosos seguidos por los de Róterdam y Dunkerque, ciudades irlandesas como Waterford, o Cork, y pequeñas poblaciones como San Julián de Muguía, en Vizcaya o la ya citada Lastres con gran actividad marinera y comercial durante toda la segunda mitad del siglo XVII

Capitanes de barco

fecha	capitán	ciudad	país
21/04/1669 ¹³⁹	Adrián Lucas	Holanda	Holanda
27/05/1665 ¹⁴⁰	Adriano de la Lañera	Gijón	España
16/08/1673 ¹⁴¹	Alberto Estrada	Francia	Francia
08/10/1654 ¹⁴²	Alberto Yerce	Gijón	España
03/01/1688 ¹⁴³	Alder Cornelius Froorb	Amsterdam	Holanda
06/02/1666 ¹⁴⁴	Alejandro de Scanti	Valencia	España
28/11/1654 ¹⁴⁵	Alejandro Leburn	Dunquerque	Holanda
17/07/1662 ¹⁴⁶	Alonso de Lamar	Gijón	España
03/06/1680 ¹⁴⁷	Andrés de Encinar	Bilbao	España

16/11/1655 ¹⁴⁸	Andrés de la Peña	San Vicente de la Barquera	España
13/03/1655 ¹⁴⁹	Andrés de Lamar	Gijón	España
19/11/1691 ¹⁵⁰	Antonio de Fornegra	Santoña	España
15/04/1691 ¹⁵¹	Antonio de Marca	Málaga	España
08/01/1655 ¹⁵²	Antonio Galán Muñiz	Bilbao	España
11/11/1675 ¹⁵³	Antonio García	Lastres	España
29/03/1688 ¹⁵⁴	Antonio Gomes González	Sanxenjo	España
13/05/1660 ¹⁵⁵	Antonio Gómez	Pontevedra	España
27/03/1670 ¹⁵⁶	Antonio González	Sanxenjo	España
11/07/1692 ¹⁵⁷	Antonio Ledo	Porto novo	España
25/09/1667 ¹⁵⁸	Antonio Montano	Murias-Vizcaya	España
13/05/1699 ¹⁵⁹	Antonio Prella Jove	Gijón	España
10/06/1698 ¹⁶⁰	Antonio Robledo Granda	Lastres	España
20/03/1684 ¹⁶¹	Antonio Rodríguez	Lisboa	Portugal
09/04/1688 ¹⁶²	Antonio Rodríguez	Porto novo	España
28/10/1655 ¹⁶³	Asensio Gala Muñiz	Gijón	España
28/06/1680 ¹⁶⁴	Bartolomé Cores	Pontevedra	España

15/08/1690 ¹⁶⁵	Bartolomé de Cifuentes	Villaviciosa- Asturias	España
07/03/1657 ¹⁶⁶	Benito Lorenzo	Pontevedra	España
08/01/1655 ¹⁶⁷	Bernabé de Villares	San Julián de Muguias - Vizcaya	España
16/12/1691 ¹⁶⁸	Bernardo Gómez	Cangas	España
15/02/1660 ¹⁶⁹	Bruneger Mussen	Ámsterdam	Holanda
14/07/1664 ¹⁷⁰	Christian Lamon	Ostende	Holanda
15/12/1670 ¹⁷¹	Cilars di Jorer	Pulien	Francia
23/03/1659 ¹⁷²	Cornelio Bartolomé	Amsterdam	Holanda
16/04/1695 ¹⁷³	Cornelio Dime	Hesinguer	Holanda
20/12/1662 ¹⁷⁴	Cornelio Gelse	Rotterdam	Holanda
19/01/1680 ¹⁷⁵	Cornelio Guillermo	Amsterdam	Holanda
06/05/1691 ¹⁷⁶	Cosme de Lue	Lastres	España
11/04/1680 ¹⁷⁷	Cristóbal de Melo	Portugalete	España
10/09/1654 ¹⁷⁸	Daniel del Balle	San Julián de Muguias	España
04/01/1693 ¹⁷⁹	Daniel Palot	Garnise	Inglaterra
07/02/1980 ¹⁸⁰	Diego del Balle	Santurce	España
02/01/1681 ¹⁸¹	Domingo Morado	Luarca	España
27/09/1673 ¹⁸²	Domingo Suárez	Gijón	España

22/12/1662 ¹⁸³	Eduardo Briques	Londres	Inglaterra
02/04/1659 ¹⁸⁴	Eduardo Labriner	Isla de Refeling	Holanda
12/09/1664 ¹⁸⁵	Esteban Limeth	Londres	Inglaterra
05/02/1691 ¹⁸⁶	Esteban Rodríguez	Ribadeo	España
21/10/1664 ¹⁸⁷	Estellen Lacomme	Bayona	Francia
14/02/1687 ¹⁸⁸	Felipe Mahun	Amsterdam	Holanda
02/02/1667 ¹⁸⁹	Fernando de Granda Valdés	Lastres	España
04/08/1672 ¹⁹⁰	Francisco de Abadía Trueba	Lastres	España
30/10/1674 ¹⁹¹	Francisco de la Iglesia	San Martín de la Arena	España
18/01/1675 ¹⁹²	Francisco Fernández	Gijón	España
29/07/1666 ¹⁹³	Francisco Ferrero “el viejo”	Gijón	España
18/04/1695 ¹⁹⁴	Francisco Juarrinson		Francia
10/02/1668 ¹⁹⁵	Francisco Lacuadra	San Julián de Muguías	España
23/11/1654 ¹⁹⁶	Francisco Montaña	San Julián de Muguías - Vizcaya	España
24/11/1661 ¹⁹⁷	Francisco Quilmique	Gijón (residente)	Holanda
15/02/1986 ¹⁹⁸	Frieze Hansen	Amsterdam	Holanda
06/08/1653 ¹⁹⁹	Gaspar Var der Vell	Dunquerque	Holanda

13/05/1654 ²⁰⁰	George Delahid	Gijón (residente)	Irlanda
18/01/1672 ²⁰¹	Gregorio Gaspar	Amsterdam	Holanda
02/05/1689 ²⁰²	Gregorio Menéndez	Pontevedra	España
31/08/1685 ²⁰³	Gregorio Pérez Costa	Gijón	España
14/10/1676 ²⁰⁴	Guillermo Clozenbroque	Hamburgo	Alemania
24/11/1700 ²⁰⁵	Guillermo de Queslei	Bristol	Inglaterra
16/02/1676 ²⁰⁶	Guillermo Hanford	Amsterdam	Holanda
13/05/1668 ²⁰⁷	Guillermo Nao	Nantes	Francia
26/10/1662 ²⁰⁸	Hendrick Jacob	Amsterdam	Holanda
04/04/1664 ²⁰⁹	Herman Messer	Holanda	Holanda
18/04/1695 ²¹⁰	Jacob Brun	Amsterdam	Holanda Zelanda
16/02/1673 ²¹¹	Jacob Esqueltbert	Hissin	Holanda
01/06/1668 ²¹²	Jacob Homan	Ostende	Holanda
20/10/1672 ²¹³	Jan Jansien	Holanda	Holanda
14/08/1683 ²¹⁴	Jean Cou Cou	Marsella	Francia
01/12/1671 ²¹⁵	Jhon Henry	Brunstons	Escocia
21/12/1664 ²¹⁶	Jhon Limish	Londres	Inglaterra
13/12/1664 ²¹⁷	Jhon Sampon	Londres	Inglaterra

21/12/1662 ²¹⁸	Jhon Thomas	Foi	Inglaterra
30/08/1660 ²¹⁹	Jorge Sunquets	-	España
28/04/1650 ²²⁰	Juan Alfonso	Puentedeume- Galicia	España
19/07/1686 ²²¹	Juan Arents	Amsterdam	Holanda
09/02/1664 ²²²	Juan Bastian	-	Francia
12/02/1686 ²²³	Juan Colins	Gijón (residente)	Irlanda - Wateford
13/09/1684 ²²⁴	Juan de Aguirre	San Juan de Luz	Francia
15/04/1660 ²²⁵	Juan de Colaiz	San Sebastián	España
30/03/1682 ²²⁶	Juan de la Vodega	Somorrostro	España
26/06/1665 ²²⁷	Juan de Murrieta	Castro Urdiales	España
05/11/1659 ²²⁸	Juan de Otero	San Sebastián	España
27/03/1670 ²²⁹	Juan de Otero	Porto novo	España
08/03/1667 ²³⁰	Juan de Urbietta	San Sebastián	España
03/09/1662 ²³¹	Juan del Campo	Gijón	España
10/02/1655 ²³²	Juan Fernández	Luanco - Asturias	España
03/03/1655 ²³³	Juan Fournigan	-	Francia
03/05/1666 ²³⁴	Juan García Lavandera	Gijón	España
06/12/1671 ²³⁵	Juan García Lavandera	Cádiz	España

22/05/1674 ²³⁶	Juan González	Lastres	España
10/10/1652 ²³⁷	Juan Hans Fines	Mildeb	Holanda
02/10/1654 ²³⁸	Juan Hoberth	Hegeling	Holanda
11/02/1689 ²³⁹	Juan Larsinier	Poulien	Francia
03/12/1654 ²⁴⁰	Juan Llanos	Portugalete - Vizcaya	España
19/10/1652 ²⁴¹	Juan Martínez	Amsterdam	Holanda
10/04/1684 ²⁴²	Juan Prendes Bandujo	Gijón	España
09/04/1688 ²⁴³	Juan Romero Rey	Sanjenjo	España
15/08/1690 ²⁴⁴	Juan Taphy	Londres	Inglaterra
11/10/1691 ²⁴⁵	Juan Tilán	Lastres	España
11/05/1998 ²⁴⁶	Juan Vizcaíno	Lastres	España
10/11/1666 ²⁴⁷	Julio Potier	-	Francia
15/12/1670 ²⁴⁸	Jurgen Heinschel	Hamburgo	Alemania
16/03/1665 ²⁴⁹	Laguisso	La Rochelle	Francia
21/02/1671 ²⁵⁰	Leonardo Van Viper	Albuquerque	Holanda
20/10/1669 ²⁵¹	Leonardo Vandevilla	Gijón	España
04/08/1677 ²⁵²	Lorenzo Bernaldez	Portugalete	España
10/12/1691 ²⁵³	Lucas de Soto	Pontevedra	España
20/10/1672 ²⁵⁴	Lucas García Andrés	Gijón	España

20/10/1668 ²⁵⁵	Lyñon Lanoija	Ostende	Holanda
08/06/1670 ²⁵⁶	Malhurm Drovillard	San Marino Francia	Francia
03/02/1696 ²⁵⁷	Manuel Barbosa	Erposendi	Portugal
05/05/1689 ²⁵⁸	Manuel de Acuña	Viana	Portugal
08/01/1656 ²⁵⁹	Manuel Rico	Gijón	España
10/05/1684 ²⁶⁰	Marcos de Prin Sierra	Gijón	España
08/05/1655 ²⁶¹	Marcos del Balle	San Julián de Muguías - Vizcaya	España
23/05/1679 ²⁶²	Marcos Pérez	Pontevedra	España
06/03/1654 ²⁶³	Martín de la Cuadra	San Martín de Muguías - Vizcaya	España
15/02/1672 ²⁶⁴	Martino Merino	Vizcaya	España
01/11/1655 ²⁶⁵	Mateo Lencinal	San Martín de Muguías - Vizcaya	España
03/08/1654 ²⁶⁶	Matheo Nieto	Ribadesella	España
12/02/1665 ²⁶⁷	Matías García Arguelles	Gijón	España
14/06/1666 ²⁶⁸	Maturin Juberte y Maturin Cocaste	Normandía	Francia
08/04/1671 ²⁶⁹	Michael Leiner	Cursique	Francia
15/08/1658 ²⁷⁰	Michael Cover	Gijón (residente)	Irlanda

09/12/1661 ²⁷¹	Miguel de la Fuente	Lastres	España
06/11/1688 ²⁷²	Miguel Gilles	Gijón (residente)	Holanda
26/11/1665 ²⁷³	Moisés Carde	La Rochelle	Francia
17/10/1669 ²⁷⁴	Nicolás Adrián	Róterdam	Holanda
07/10/1654 ²⁷⁵	Nicolás de Flox	Portugalete - Vizcaya	España
23/02/1684 ²⁷⁶	Nicolás Federico Drique	Amsterdam	Holanda
02/10/1654 ²⁷⁷	Nicolás Puerta	Santurce - Vizcaya	España
07/02/1687 ²⁷⁸	Noel Lerreux	Ronan	Francia
02/05/1689 ²⁷⁹	Pablo Méndez	Pontevedra	España
09/04/1661 ²⁸⁰	Pascual de Gante	Portugalete	España
01/06/1674 ²⁸¹	Patricio Furlong	Waterford	Irlanda
15/11/1655 ²⁸²	Pedro de Colombres	Gijón	España
08/01/1686 ²⁸³	Pedro de Connors	Zerez-Zelanda	Holanda
07/01/1696 ²⁸⁴	Pedro de San Carlos	Plencia- Vizcaya	España
28/05/1673 ²⁸⁵	Pedro Lesde	Ámsterdam	Holanda
16/01/1656 ²⁸⁶	Pedro López Valdés	Gijón	España
30/08/1660 ²⁸⁷	Pedro Marques	Portugal	Portugal
01/05/1655 ²⁸⁸	Pedro Moran	Candas - Asturias	España

05/12/1674 ²⁸⁹	Pedro Münster	Hesinger	Holanda
14/10/1671 ²⁹⁰	Pedro Noebom	Melderbug	Holanda
03/03/1655 ²⁹¹	Pedro Vergo	La Rochelle	Francia
07/02/1687 ²⁹²	Phelipe Magoo	Ronan	Francia
25/10/1677 ²⁹³	Pierre Caurivert	Londres	Inglaterra
05/10/1684 ²⁹⁴	Reyne Mijo	Nantes	Francia
02/05/1652 ²⁹⁵	Rich Fisher	-	Irlanda
04/02/1675 ²⁹⁶	Rils Martin	-	Francia
02/12/1678 ²⁹⁷	Roberto Mateo	Amsterdam	Holanda
25/01/1670 ²⁹⁸	Rodrigo García	Lastres	España
09/10/1668 ²⁹⁹	Rodrigo Rodríguez	Bilbao	España
04/05/1699 ³⁰⁰	Santiago Mangueta	Lastres	España
12/10/1667 ³⁰¹	Sebastián de la Callera	San Julián de Muguías - Vizcaya	España
01/10/1668 ³⁰²	Simón del Valle	Portugalete	España
12/10/1654 ³⁰³	Simón Foab	Leysinger	Holanda
03/01/1671 ³⁰⁴	Sorille Large	Nantes	Francia
01/01/1656 ³⁰⁵	Thomas Fort	-	Inglaterra
13/08/1678 ³⁰⁶	Thomas Gamboa	Dublín	Irlanda

10/05/1690 ³⁰⁷	Thomas Looke	Londres	Inglaterra
22/04/1662 ³⁰⁸	Thomas Pony	Londres	Inglaterra
11/12/1673 ³⁰⁹	Thomas Rill	Francia	Francia
22/04/1685 ³¹⁰	Toribio Robledo Granda	Lastres	España
22/10/1687 ³¹¹	Vacs Olyaerts	Harlem	Holanda
07/11/1659 ³¹²	Vélez de Fonega y Escalante	Santoña	España
04/10/1699 ³¹³	Vicente Blanco	San Sebastián	España
02/05/1690 ³¹⁴	Carlos Yhigson	Londres	Inglaterra

¹³⁹ AHA. Lg. 1830/06, s/f. de 21/04/1669 Capitán del “Túnido” trae una carga de 910 fanegas de sal que entrega al recibir del alfolí de Gijón Juan Alvarez

¹⁴⁰ AHA. Lg. 1830/02 sf. Trae a Gijón una carga de 1000 libras de tabaco en polvo en la pinaza “Nuestra Señora de Contrueces” consignadas a Miguel de Tineo Jove, administrador de la renta del tabaco.

¹⁴¹ AHA. Lg. 1831/04 sf. Llega con carga de sal para el alfolí de la ciudad, con el “Mariana”

¹⁴² AHA. Lg. 1816/06 sf. Maestre del “San Justo” llega con sal

¹⁴³ AHA. Lg. 2028/01 fl. 29 Maestre de “La Puerta Dorada” llega a Gijón fletado por Diego Carlier al que reclama una carga de grano que requiere ante notario

¹⁴⁴ AHA. Lg.1837/02 sf. Maestre de “Nuestra señora de del rosario, San Pedro y San Antonio de Padua”, aunque reside en Gijón es natural de Valencia, llega a Gijón huyendo del corso

¹⁴⁵ AHA. Lg. 1816/06 sf. John Horg Thomas, irlandés residente en Gijón recomienda a su sobrino y formalizan contrato, para que el capitán le enseñe el arte de navegar y sea piloto, el contrato es por seis años sin sueldo

¹⁴⁶ AHA. Lg. 1836/02 fl. 189 transporta a Bilbao en su pinaza “Nuestra señora de Contrueces 118.000 reales de vellón de la bula de la Santa Cruzada

¹⁴⁷ AHA. Lg.1867 fl. 63

¹⁴⁸ 1809/02 sf. Maestre del “Santa Cristina”, lleva carga de sardinas a San Vicente de la Barquera por cuenta de Andrés Lamar y Francisco Oviedo

¹⁴⁹ AHA. Lg. 1809/02 sf. Maestre de la pinaza “Nuestra Señora de Covadonga”, la flota a Julian García Jove para llevar grano a Bilbao

¹⁵⁰ AHA. Lg. 1869/3 fl. 89,90,91 Maestre del “Glorioso San Antonio de Padua”, salió de Bristol con carga de plomo en barras y tabaco de Virginia consignado a Thomas Erle, mercader de Bilbao.

¹⁵¹ AHA. Lg. 1864/1 fl. 4, Maestre de la sactia, “Nuestra Señora del Carmen”, se presenta con los marineros Juan Catalan, Juan Bautista, Francisco Sayeda, Juan Marca, Antonio Daniel, Jerónimo Nievas y Agustín Bartolo, todos vecinos de Málaga, de allí salieron con carga de vini, higos, y otros géneros fletados por Don Enrique Suale, mercader inglés residente en Málaga, el barco hace agua por laquilla y costado y entran en Gijón a repararlo

¹⁵² AHA. Lg. 1818/04 sf. Maestre de la fragata, “La Estrella del Mar” fletada por John Horg Thomas para llevar frutos de la tierra a Wateford, Irlanda

¹⁵³ AHA. Lg. 1855 fl. 96, Va en “Nuestra Señora del Rosario” a Inglaterra a cargar tabaco por cuenta y riesgo de Hilario de Tineo Jove

¹⁵⁴ AHA. Lg. 1819/02 sf. capitán del “Nuestra Señora del Rosario” viene a cargas madera y hierro para ir a Nantes tiene ocho días para cargar y salir del puerto , lo fletan José Estrada Ramírez y Manuel Menéndez Valdés

¹⁵⁵ AHA. Lg. 2028/02 fl. 2, Maestre del “Nuestra Señora del Carmen y San Antonio”, trajo 20 pipas de vini de Rivadavia que entregó a Ana M^a Estrada, esposa de Antonio Blanco Bernardo

¹⁵⁶ AHA. Lg. 1839/01 sf. Maestre de la pinaza “Nuestra Señora del Rosario” va fletado por Juan de Llanos para ir a Bilbao con carga de avellana verde, va consignada al mercader holandés residente en Bilbao, Henry Breere

¹⁵⁷ AHA. Lg. 2828/02 fl. 12 Es maestre de la pinaza “Nuestra Señora del Mar” necesita pagar a sus marineros y acepta una cantidad a riesgo de quilla al 15% de interés

¹⁵⁸ AHA. Lg. 1830/04 sf. Maestre de “Nuestra Señora del Rosario” Llega a Gijón huyendo de una fragata de guerra francesa desde Galicia Juan Menéndez Morán es el representante en Gijón del armador y se hace cargo del barco y de las mercancías, unos días mas tarde el 22 de Octubre de 1667 se presenta en Gijón para hacerse cargo del barco Gabriel Lorenzo con poder de Juan Releba, vecino de Muros, en AHA. Lg. 1830/04 s/f.

¹⁵⁹ AHA. Lg. 1870/5 fl. 10, Viene a cargar en “La Virgen de la Concepción y de las Animas” a cargar tablonos de nogal

¹⁶⁰ AHA. Lg. 1870/4 fl. 43,44

¹⁶¹ AHA. Lg. 1834, fl. 87 Maestre de la carabela “Nuestra Señora del Rosario” Entra en Gijón para refugiarse de la tormenta y después sigue travesía a Bilbao con carga de tabaco de Brasil, a bordo viaja Lázaro Bernier, mercader de Lisboa y factor de Don Pedro de Acosta Silba, mercader de Lisboa a quien pertenecen las mercancías. El Juez de contrabando Don Pedro Sánchez les acusa de vender al menor en el puerto parte del tabaco e inicia proceso para embargarles la carga y el barco.

¹⁶² AHA: Lg. 2028/02 fl.22, Es maestre de un patache que fletó Antonio Alvarez para llevar mercancías a Vigo, se comprometió a entregarles la carga en el plazo de 10 días estos han pasado y lo requieren notarialmente

¹⁶³ AHA. Lg. 1818/02. s/f. Es el capitán de la fragata “La Estrella”, fleta la fragata completa a Juan Calleja para llevar grano y habas a San Sebastián

¹⁶⁴ AHA. Lg. 1867 fl. 67,68 Maestre del “Espíritu Santo y Santa Rosa” llevó por orden de Alonso de Valdés, desde Gijón a Pontevedra cueros irlandeses, para Francisco Pérez Valdés, reclama el pago.

¹⁶⁵ AHA. Lg. 1869/2 sf Maestre del navío “Santa Teresa de Jesús”, salió de Villaviciosa cargado de mercancía fletado por Honofre García corresponsal de Thomas Hill y Cia de Oporto, a la altura de la Concha de Artedo les alcanza un temporal y vienen a refugiarse en Gijón, la mercancía se ha mojado y tienen que endulzarla antes de seguir viaje

¹⁶⁶ AHA. Lg. 1818/04 sf Maestre del navío “Santiago” es fletado por Domingo Martín para ir a Villagarcía a cargar maíz

¹⁶⁷ AHA. Lg. 1809/02 sf. Maestre del navío “San Juan” va cargado de trigo a San Sebastián, fletado por Francisco de Castro, factor de Toribio Menéndez Cifuentes,

¹⁶⁸ AHA. Lg. 1869/3 fl. 36 Maestre del navío “San Pedro”, va con sardinias a Bilbao y vuelve a cargar en Gijón maderas de nogal para Cádiz

¹⁶⁹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 28 Maestre del “Caballo de Troya” llevó mercancía a San Sebastián para sus armadores Juan Viles y Adrián Tomnioley residentes en dicha villa y naturales de Holanda, le dieron una letra por 10.000 RV para entregar a los factores de Amsterdam, viene a llenar el barco con frutos de la tierra y entrega letras por el importe de la mercancía

¹⁷⁰ AHA. Lg. 1830 sf. Maestre de la pinaza “Virgen de Lora”, traía dede San Sebastián, 36 barricas de grasa de ballena por cuenta y riesgo de Juan Menéndez Lavandera y por cuenta y riesgo del maestre y los marineros 76 quintales de hierro y 3 barricas de grasa, a la altura de Llanes se desató una tormenta que averió 3 barricas y se llevó 33 barras de hierro, como no está claro quien corre con los gastos de avería declara ante notario

¹⁷¹ AHA. Lg. 1831/01 fl. 7 Capitán del “San Pedro”, por un temporal perdió el barco y a uno de sus hombres, después de varios días sin alimentos ni agua a bordo de una lancha fueron rescatados por el navío francés del capitán Cilargs di Joser con carga de sal para Avilés

¹⁷² AHA. Lg. 1827/02 fl. 258, Maestre del navío “San Pedro”, compra al mercader irlandés residente en esta villa frutos de la tierra, paga en florines holandeses el equivalente 3.540 reales de vellón, se obliga a no descargar en puertos enemigos

¹⁷³ AHA. Lg. 1827/06, es un nuevo flete del Cornelio Bartolomé con el barco “La Esperanza” con carga de avellana.

¹⁷⁴ AHA. Lg. 1827/02 fl. 289 El mismo capitán esta vez al mando del navío “La Concordia” con carga de avellana

¹⁷⁵ AHA. Lg. 1870/1 fl.23-26 Maestre de “Los Tres Reyes” es fletado por José Estrada Ramírez para por su cuenta y riesgo llevar castaña a Holanda, conflicto con el gremio de pescadores (ver capitulo)

¹⁷⁶ AHA. Lg. 1827/02 fl. 184, Maestre del “San Antonio de Padua”, va fletado por Vélez de la Fonega y Escalante, vecino de Santoña para cargar en el puerto de Gijón, avellana que compró en Ciaño a Gregorio de la Buelga

¹⁷⁷ AHA. Lg. 1867 fl.177, 178 Maestre de “La Esperanza” dice que viene fletado por Diego Carlier natural de Gijón hijo de Justo Carlier y residente en Amsterdam debe cargar castaña y avellana en el puerto de Gijón y seguir viaje a Holanda, la gente pobre forma tumultos junto al barco retrasando la carga, como Justo Carlier actua con determinación para que pueda cargar la mercancía renuncia a pedir a su vuelta a Ámsterdam compensación por el retraso a Diego Carlier.

¹⁷⁸ AHA. Lg. 1869/3 fl. 6,7, Maestre de “Nuestra Señora de la Asunción y San Nicolás” va fletado por Matías García Argüelles para llevar tablas de roble para fabricar bajeles a Cádiz. Toda la carga debe ir bajo cubierta y se compromete a tener el barco en perfectas condiciones

¹⁷⁹ AHA. Lg.1834, fl.5 bis Maestre del “San Juan” y vecino de Portugaleta, encartación de Vizcaya va financiado a riesgo de quilla por Antonio Nanclares Gamboa y Toribio de Zarracina para ir a Irlanda, vender los frutos de la tierra que lleva y comprar mercancía

¹⁸⁰ AHA. Lg. 1819/01 sf. Maestre del “San Juan” lleva el barco cargado de grano fletado por Domingo Martínez

¹⁸¹ AHA. Lg. 1869/5 fl. 56 Maestre de “La Palma”, sigue viaje a Bilbao con una carga de bacalao curadillo consignado a Miguel Hoz holandés residente en dicha villa, vendió al por mayor en Gijón 60 quintales es decir 300 arrobas a 2 escudos hace cuentas con Gabriel Menéndez , corresponsal de Miguel Hoz en Gijón

¹⁸² AHA. Lg. 1867, sf Maestre del “Nuestra Señora del Mar “, requiere a Manuel García Jove y a Hilario de Tineo Jove para que le entreguen la carga de frutos de la tierra para seguir viaje a Bilbao

¹⁸³ AHA. Lg. 1856 fl. 62, Maestre de la pinaza “Santo Cristo de la Misericordia”, Juan de Llanos Cifuentes corresponsal en Gijón de Umberto Hubrecht y Cia declara que el capitán le hace entrega de 602 reales de a ocho y medio, otros 418 reales de plata blanca y 184 reales de plata

¹⁸⁴ AHA. Lg. 1860/02 fl. 26 Maestre de “Nuestra Señora de Contrueces” fletado por Andrés Menéndez Valdés para traer sal de Francia por cuenta y riesgo del administrador de las salinas, el barco está anclado en Villaviciosa

¹⁸⁵ AHA. Lg. 1827/02 sf Maestre de “La Ventura” su carga y las velas han sido embargadas por denuncia del gremio de pescadores

¹⁸⁶ AHA. Lg. 1826/06 fl. 49 Maestre de “Caballo de Posta” vino a vender los géneros que traía en el barco y a comprar y cargar mercaderías, para pagarlas le faltan 82 reales de plata de a 8 y cinco de a 4, se los pide prestados a Alejandro Lebrusem, holandés residente en Gijón, que se los presta, firma el pagaré y se compromete a pagarlos en Holanda

¹⁸⁷ AHA. Lg. 1827/04 fl. 67 El Juez de contrabando Juan de Llanos Cifuentes le autoriza a salir cargado de avellanas, naranjas y limones, Juan Moran Lavandera, administrador del diezmo y alcabala, acepta la fianza de Juan de Llanos Cifuentes

¹⁸⁸ AHA. Lg. 189/4 fol.19 Maestre del “Buenaventura”, reclama a Domingo Bartolomé un flete de sardinas que trajo de Galicia

¹⁸⁹ AHA. Lg. 1830/01 s/f. Maestre del “San Esteban”, llega de Bayona con sal para el alfó de la ciudad a la orden de su administrador Juan Alvarez Laviada, carga frutos de la tierra (ver comercio de la sal)

¹⁹⁰ AHA. Lg. 2828/02 Fl. 13, Capitán de la goleta “San Luis” requiere a Gellio Reilynger socio de Diego Carlier para que le entregue la carga de grano según contrato firmado en Amsterdam (ver saca de grano), no puede dársela porque no tiene licencia para la saca, le ofrece cargar frutos de la tierra

¹⁹¹ AHA. Lg. 1831/05 s/f. 1831/05 s/f. 1838/01 s/f Maestre del “La Virgen de las Nieves” con destino a Bristol con avellana vuelve a San Sebastián, Bilbao o Gijón con géneros ingleses. Con Andrés Hor, y Juan de Granda Prendes compra el “Lucia” a partes iguales para hacer portes y comprar y vender mercancía

¹⁹² AHA. Lg. 1855 fl. 44 Maestre del “Nuestra Señora de Covadonga” va fletado a Ostende por Justo Carlier y Francisco Abadía Trueba con carga de avellana y consignado a Dionisio Falconer, que le abonará el flete

¹⁹³ AHA. Lg. 1855 fl. 93 Maestre de la pinaza “La Virgen de Lora” trae 36 barricas de grasa de ballena de San Sebastián donde lo cargó a su cuenta y riesgo, Juan Menéndez Lavandera, hijo y corresponsal de Marcos Menéndez Lavandera, vecino de Gijón que es vecino de dicha villa

¹⁹⁴ AHA. Lg. 1861/01 sf Maestre de la pinaza “Virgen de Contrueces”, está fletado por Francisco Zarracina para llevar una partida de sidra a Luarca, hace mas de un mes que esta cargado en el puerto sin salir, dice, por el mal tiempo, Zarracina pide su prisión al juez

¹⁹⁵ AHA. Lg. 1828/03 fl 190 Maestre y marineros están presos por orden del juez ordinario de la villa Melchor Menéndez Valdés en la cárcel pública de Gijón por vender en Betanzos parte de la mercancía que llevaban por orden de Miguel de Tineo y Cosme Enrucho, sin dar cuenta de ello, están representados por Julio de Carrio Lavandera

¹⁹⁶ AHA. Lg. 1870/04, s/f. Maestre del “San Juan Bautista” apresado por el capitán corsario Jacob Brum con su fragata “La Gran Troya” que lo trae como presa al puerto de Gijón para vender la carga de sal y el barco (ver el corso)

¹⁹⁷ AHA. Lg. 1838/02 sf Maestre del “Espíritu Santo”, está fletado por Doña Maria Menéndez de Carrio que actúa con poder de su marido Juan de Llanos Cifuentes seguirá viaje a Bilbao donde entregara la carga a David de Briche y a su socio Jacob, mercaderes de holanda residentes en dicha villa de quien es factor Juan de Llanos Cifuentes

¹⁹⁸ AHA. Lg. 1809/01 sf Maestre del navío “El Santo Rostro de Burgos” lo fleta Domingo Martínez para ir con trigo a San Sebastián (ver saca de grano)

¹⁹⁹ AHA. Lg. 1836/01 fl. 23 Capitán corsario de la fragata “Doña Maria” viene con la presa a Gijón para vender carga y barco (ver el corso)

²⁰⁰ AHA. Lg. 1842 sf, 2028/02, fl.38 Capitán de la Bolsa de Lila”, requiere a Pedro Argüelles para que en virtud de la carta de fletamento que le dio Jacob y Carlos en Bilbao Moll le entregue la carga de avellana. Este requerimiento lo repite otras dos veces ante escribano, Lg. 1836/02 Fl. 7 y 11

-
- ²⁰¹ AHA. Lg. 1818/01 sf Maestre de la fragata “Santiago el Mayor” lleva frutos de latiera a Watford, Irlanda y vuelve con el barco cargado de mercancía, lo fleta Alonso Lamar
- ²⁰² AHA. Lg. 1810/01 sf Maestre del navío “Nuestra Señora de la Asunción” su armador es Valentín Morgan, irlandés residente en San Sebastián, forma parte de un grupo de barcos fletados para transportar desde Gijón 12.000 fanegas de trigo desde León a Sevilla por el puerto de Gijón (ver saca de grano)
- ²⁰³ AHA. Lg. 1855 fl. 59 Capitán corsario de la fragata “El Tigre”, llega a Gijón con una presa para vender la carga y el barco, contacta con Justo Carlier, (ver el corso)
- ²⁰⁴ AHA. Lg. 1857 fl.20 Maestre del “Nuestra Señora de las Animas”, viene de la ría de Pontevedra con 36 pipas de vino de Rivadavia
- ²⁰⁵ AHA. Lg. 1868/3 fl. 160 Maestre de “LA Virgen del Brezo y San Antonio”, va a Bristol con carga de naranjas limones y hierro para financiar el viaje acepta 29 reales de plata a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)
- ²⁰⁶ AHA. Lg. 1841/01 sf. Capitán del navío “La Buena Esperanza” trae géneros y paños de Hamburgo, en el barco venía también el capitán Jean Thorn Snideng que declara que estuvo enfermo en la cama en la villa y según el escribano ,parece que en su sano juicio
- ²⁰⁷ AHA. Lg. 1870/6 fl. 72 Maestre del navío “Brigantín” llega con bacalao curado al estilo de Inglaterra.
- ²⁰⁸ AHA. Lg. 1840/01 sf Capitán corsario de la fragata “Briquebirds”, da poder a Juan de Llanos Cifuentes para vender la presa y la mercancía, (ver el corso)
- ²⁰⁹ AHA. Lg. 1840/01 sf. 1828/03 fl. 88
- ²¹⁰ AHA. Lg. 1827/02 fl. 110 Declara que estando en el puerto de Villagarcía dio poder a Matías García Argüelles para que cobre una deuda en su nombre
- ²¹¹ AHA. Lg. 1837/01 sf. Maestre del navío “Juan y Guillermo” el administrador del diezmo en la villa de Gijón
- ²¹² AHA. Lg. 1870/04, Fl. 41 y 42 vende la presa “San Juan Bautista” a Juan Alvarez de la Viña con todos sus pertrechos (ver el corso)
- ²¹³ AHA. Lg. 1840/01 sf (ver el corso)
- ²¹⁴ AHA. Lg. 1838/02 sf Maestre del “Santa Maria”, por un expediente de contrabando está anclado en el puerto desde el 27 de Octubre de 1666, en esos catorce meses el marino Nicolás Yabenlier ha estado guardándolo y da recibo de los 3 reales de vellón diarios que cobra por ello a John Horg Thomas representante del capitán
- ²¹⁵ AHA. Lg. 1855 fl. 60 de “La Maria de Corque” el barco que fue presa de corso es vendido por Justo Carlier, se le da dinero para que siga viaje a su país (ver el corso)
- ²¹⁶ AHA. Lg. 1863/01 fl. 10 Capitán de “La Dililense” va con frutos de la tierra a Irlanda por cuenta y riesgo de Manuel Rodriguez
- ²¹⁷ AHA. Lg. 1848/01 fl. 3 Maestre del “Señora Maria” viene fletado por Melchor Valdés para ir a Cádiz con toda la carga de frutos de la tierra que pueda llevar, la mercancía la carga en Villaviciosa

²¹⁸ AHA. Lg. 1830/01 sf. Maestre del navío “Juan y Guillermo”, Juan Morán Lavandera, arrendador de los derechos del diezmo y la alcabala le da carta de pago a Philippe Loades inglés residente en Gijón que fleta el barco

²¹⁹ AHA. Lg. 1830/01 sf. Maestre del “Samirrud” y a John Horg. Thomas como su representante en Gijón acuerdan cargar el barco con avellana y nuez, antes de seis meses deben presentar ante el juez justificante de la entrega de la mercancía

²²⁰ AHA. Lg. 1827/02 sf. Maestre de “La Merced”, vende la mercancía que trae y carga el barco junto con otros mercaderes de la villa, los comisarios del gremio de pescadores se oponen se le embarga la carga y las velas (ver cofradía de pescadores)

²²¹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 199 Capitán corsario, trabaja para el armador de corso Pedro de Rada propietario de la fragata “Nuestra Señora del Rosario” (ver el corso)

²²² AHA. Lg. 1816/04 sf. Capitán de una carabela atracada en el puerto, contrata a cinco marineros para ir a Puente deume

²²³ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9 Maestre del navío “La Clara Maria”, llevó desde Ámsterdam fletado por Gellio Reilynger, residente en Gijón, dos cargas de algolía de olor a La Coruña consignadas a Jacobo Nigrandi y Lorenzo Notemon residentes en dicha ciudad

²²⁴ AHA. Lg. 1837/01 sf. Capitán del Münster, vino con una carga de sal consignado a Gregorio Llanos Queipo, da poder a Pedro Buchette, francés residente en Gijón para cobrar, y otorgar carta de pago

²²⁵ AHA. Lg. 1863/02 fl. 6 Maestre de “Nuestra Señora de la Concepción”, va a Galicia a por una carga de grano y desde allí seguir viaje a Bilbao o San Sebastián, donde haya mejor precio

²²⁶ AHA. Lg. 1868/3, sf. Capitán del “San Miguel”, vende 100 barricas de grasa de arder, a Juan Cansin, vecino de Oviedo, como el dinero lo tiene en Oviedo da poder a Toribio Menéndez Madera, su corresponsal para cobrar

²²⁷ AHA. Lg. 1819/02 sf. Maestre de “La Fortuna” hizo cargas con frutos de la tierra para Justo Carlier y Paulo du Bois, mercaderes holandeses.

²²⁸ AHA. Lg. 1842 fl. 23,24,25 Maestre del “Nuestra Señora de La Piedad” trae a Gijón mercancía holandesa desde Bilbao por cuenta Juan Arango Ocaña y Tomás Moñiz

²²⁹ AHA. Lg. 1830/01 sf. Maestre del “Nuestra Señora de Aguirre”, lo fleta Melchor Menéndez Valdés para cargar en Gijón toda la carga que pueda de avellana, naranjas, limones para llevarlas a Bristol

²³⁰ AHA. Lg. 1826/06 fl. 131 Maestre del “Santa Lucia”, trae 1.200 libras de pimienta en grano a Gijón consignadas a Juan Menéndez de Lavandera, paga los impuestos a la veeduría del contrabando, obtiene permiso para mandar a Medina de Rioseco 800 libras

²³¹ AHA. Lg. 1839/01 sf. Maestre de la pinaza “Nuestra Señora del Rosario”, va a Bilbao con carga de avellana verde fletado por Juan de Llanos, la carga va consignada al mercader holandés Henry Brere del que es corresponsal Juan de Llanos

²³² AHA. Lg. 1830 sf. Maestre de la fragata “Nuestra Señora del Rosario” van fletados por Alonso García Rendueles y Felipe de la Sala Valdés, para ir a Ostende

²³³ AHA. Lg. 1827/02 fl. 192 Maestre del “San Roque” lo fletó para traer de San Sebastián 40 barricas de grasa de ballena Andrés Menéndez Valdés por su cuenta y riesgo para entregar aquí a Alonso García Rendueles, cuando llegaron vieron que faltaba una barrica otra estaba vacía y otras dos traían menos de lo que ponía el documento de embarque, Alonso García Rendueles les embarga el barco y el resto de la mercancía, pide que le dejen ir con el barco a San Sebastián a ver que pasó con la mercancía, como fianza dejan a Juan Pérez y a otros marineros en la cárcel

²³⁴ AHA. Lg. 1818/02 sf Maestre del “San Juan”, lo fletaron en Bilbao, Marcos Vigil y Pedro Menéndez con poder de Antonio Menéndez Valdés, administrador del tabaco, le cargaron 80 quintales de tabaco en hoja, papel blanco y bacalao, al pasar por Comillas entraron en el puerto donde está amarrado el barco y los marineros en sus casas. Toribio de Jove Argüelles va a Comillas a iniciar las acciones oportunas

²³⁵ AHA. Lg. 1818/02 sf. Maestre del “Alisse” viene a cargar contratado por Julio Otero y Antonio de Cuetto 70.000 naranjas y 30.000 limones

²³⁶ AHA. Lg. 1834/02 sf. Maestre de la fragata “Santísima Trinidad” contrata con Melchor Menéndez Valdés y Juan García Lavandera seguir viaje la ciudad de Cádiz con una carga de madera de nogal

²³⁷ AHA. Lg. 1860/01 fl. 18, Maestre de la fragata “Santísima Trinidad” contrata con marineros el sueldo para ir a San Lucar de Barrameda

²³⁸ AHA. Lg. 1831/05 sf. Maestre del “Nuestra Señora y todos los Santos” va cargado de frutos de la tierra a Irlanda o Inglaterra donde debe venderlos, cargar el barco y volver antes de 60 días, el viaje es financiado a riesgo de quilla por Alonso Carreño Bango, vecino de Avilés, que aporta 1.500 reales de vellón al 30% de interés

²³⁹ AHA. Lg. 1817/04 sf. Maestre de “La Grulla” contratado por Diego del Collado para llevar a Holanda nuez y avellana

²⁴⁰ AHA. Lg. 1816/06 sf. Maestre del “San Jorge”, lo fleta Gregorio de Jove Huergo para llevar frutos de la tierra a Edimburgo en Zelanda, allí debe cargar mercancía y volver a Gijón, por el flete de ida y vuelta le paga 400 reales de a 8

²⁴¹ AHA. Lg. 1869/01 fl. 19 Maestre del navío “La María de Gijón” viene de Irlanda por cuenta y riesgo de Gabriel Rodríguez Menéndez con una partida de queso verde y salado, cueros curtidos y salmón salado

²⁴² AHA. Lg. 1868/4 fl. 49, Maestre del “Reina María” lo fleta Juan de la Sala Valdés para ir a Irlanda con frutos de la tierra y volver con mercancía, va financiado a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)

²⁴³ AHA. Lg. 1816/05 sf. Maestre del “San Simón” lo fletan Joseph Martínez Junco y Diego Collado, debe pasar por Ribadesella a cargar naranjas, limones y avellanas

²⁴⁴ AHA. Lg. 1868/2 fl. 91, Maestre de la pinaza “Virgen de Covadonga” lo fleta Diego Carlier para ir a Bilbao con carga de grasa de arder, con la carga, hará escala en Llanes, Comillas y San Martín de la Arena por si hay ocasión de vender en un máximo de seis días, después a Bilbao con las barricas que no se hayan vendido donde las entregará al corresponsal de Carlier, el flete 11 reales de vellón por barrica

²⁴⁵ AHA. Lg. 2028/02 fl. 22, Viene a Gijón a reclamar el flete que hizo en su patache por cuenta de Antonio Alvarez para llevar mercancía a Vigo

²⁴⁶ AHA. Lg. 1869/2, 34 Maestre del “Santa Teresa de Jesús” Fleta su navío para llevar una carga de cables, jarcias y cañones de artillería a la ciudad de Oporto

²⁴⁷ AHA. Lg. 1869/3 fl. 84 Maestre de “Nuestra Señora del Rosario”, lo fleta Matías García Agüelles para ir a Cádiz con tablas de roble para barcos que debe entregar a un apoderado de Matías, ala vuelta cargará las mercancías que le entrega el apoderado aceite y aceituna

²⁴⁸ AHA. Lg. 1870/4 fl. 8, Es maestre del “San Carlos” , hace varios viajes a Irlanda e Inglaterra con frutos de la tierra para volver con mercancía, También en Lg. 1870/04 Fl. 43,44,46.47, (ver inversores a riesgo)

²⁴⁹ AHA. Lg. 1828/03 fl. 200 Capitán de corso, maestre de la fragata “Nuestra Señora del Buen Suceso” anda con patente del rey de Francia

²⁵⁰ AHA. Lg. 1831/01 fl. 7 Maestre del “San Pedro” naufragaron a 30 leguas al Norte de Gijón, perdieron a un hombre antes de ser rescatados por una fragata francesa con carga de sal para Avilés (ver naufragios)

²⁵¹ AHA. Lg. 1830/02 sf. Maestre del “Santiago” llegó con carga de sal y se va cargado de frutos de la tierra a Ostende, lo fleta Paul Bouteillier comerciante de La Rochelle residente en Gijón (ver sal)

²⁵² AHA. Lg. 1839/02 sf. Maestre de “La Villa de Róterdam” Juan de Oliveros fleta la mitad del navío para llevar frutos de la tierra, tiene veinte días para fletar la otra mitad del barco, después se dirigirá a Alburquerque a venderla a riesgo y ventura mancomunado

²⁵³ AHA. Lg. 1838/03 sf. Capitán del navío “Villa de Gijón” de 40 Tn de porte, el armador del barco es Juan de Llanos Cifuentes y quien lo fleta Alonso García Lavandera, que tiene como fiadores a Pedro Alvarez y John de Hog Thomas, con todos los frutos de la tierra que puedacargar debe ra ir a Waterford- Irlanda, , después de descargar tomará la mercancía que le dé Alonso García Lavandera que viaja a bordo. El armador se obliga hacer estanco de quilla y costado su navío, y si Dios no lo quiera en el viaje de vuelta diera el barco a la costa y se salva la mercancía el flete debe pagarse enter . (ver fletes)

²⁵⁴ AHA. Lg. 1856/01 fl. 51 Maestre de la pinaza “San Antonio de Padua”, viene desde Portugaleta y trae 3.000 libras de tabaco de Brasil para Hilario de Tineo Jove, administrador de la renta del tabaco del Principado

²⁵⁵ AHA. Lg. 1869/3 fl. 37 Maestre del “Santísima Trinidad” va cargado de sardina a Vizcaya o San Sebastián (donde se venda) después volver a Gijón a tomar una carga de madera para barcos y seguir a Cádiz, Matías García Argüelles le adelanta una parte del flete completo, si a la vuelta pasa Galicia sin tomar la carga en Gijón deberá devolverlo todo (ver fletes)

²⁵⁶ AHA. Lg. 1860/01 fl. 281, Maestre de “La Virgen del Buen Suceso” lo fleta Manuel García Jove para llevar 310 quintales de lleso en piedras a La Coruña donde debe entregarlas a Martín Mier, su apoderado que le pagará el flete (ver fletes)

- ²⁵⁷ AHA. Lg. 1854/04 fl. 131 Capitán del navío “San Matías” carga 16 toneladas de avellana naranja y limón que le da Alonso García Lavandera para Ostende el riesgo de averías y de las mercancías son por cuenta del mercader pero él se compromete a ir bien armado con municiones. En Ostende, le espera Antonio de Carrio mercader de Gijón establecido en dicha ciudad (ver fletes)
- ²⁵⁸ AHA. Lg. 1831/01 sf. Maestre de “Las Tres Marías” se obliga a pagar a Gregorio Pérez Cota 100 reales de a 8 por un préstamo que le hace
- ²⁵⁹ AHA. Lg. 1899/10, sf. Capitán del “San Juan Bautista y Buenaventura” salió el 17 de Enero de 1696 de Bilbao con una carga de hierro rumbo a Cádiz, un gran temporal el 24 de Enero 20 millas al Norte del cabo Ortegal un temporal le rompió el palo trinquete y le obligó a virar, se refugia en Gijón (ver, el puerto)
- ²⁶⁰ AHA. Lg. 1869 fl. 8. Maestre de “El Padre” sale con carga para Bilbao, antes de hacerlo da poder a Domingo Antonio de Otero, cónsul de Portugal para que pueda cobrar de Alonso García Lavandera seis rollos de tabaco de Brasil que le ha vendido por 1.250 reales de vellón, también para dar carta e pago.
- ²⁶¹ AHA. Lg. 1818/03, s/f. Maestre del “La Amada Virgen de Begoña” se dirige a Andalucía con mercancías, Juan de Pis le entrega ½ tonelada de castaña y ½ de chicharro por 700 reales de vellón de flete
- ²⁶² AHA. Lg. 1868/2 fl.100, Maestre de “La Virgen del Buen Suceso”, lo fletan Diego Carlier y Marcos de Prin Sierra, a Carlier le han llegado de Holanda 13 barricas de grasa de arder de la mejor calidad, debe descargar en Comillas a la orden de Pedro Suárez.
- ²⁶³ AHA. Lg. 1809/02, s/f. Maestre del “San Pedro” carga trigo para San Sebastián a la orden de Toribio Menéndez Cifuentes, mercader de Gijón residente en San Sebastián (ver saca de grano)
- ²⁶⁴ AHA. Lg. 2028/01 sf. Maestre del “Santa Maria la Grande”, el barco lo fletó Manuel García Jove como apoderado de Joseph Estrada Ramírez con permiso de la autoridad para cargar trigo, es asaltado por miembros de la cofradía de pescadores (ver cofradía de pescadores)
- ²⁶⁵ AHA. Lg. 1809/01 sf. Maestre del navío “San Juan Bautista” fleta en barco a Sancho Arango de Cudillero para cargar trigo y llevarlo a San Sebastián (ver saca de grano)
- ²⁶⁶ AHA. Lg. 1855 fl. 123, Maestre del “Buenaventura” fleta el barco a Julio de Sala Valdés, se compromete tenerlo a finales de Mayo listo para navegar y seguir viaje a Dublín allí descargará y en el plazo de 20 días le darán nueva carga para Gijón (ver fletes)
- ²⁶⁷ AHA. Lg. 1809/02 sf. Maestre del “Nuestra Señora de Monserrat” contrata con Andrés Alvarez Cifuentes y Miguel de la Fuente para ir a la ría de Vigo con avellana y nuez
- ²⁶⁸ AHA. Lg. 1809/01, s/f. Maestre del navío “Santa Ana” contrata con Matheo Nieto de Ribadesella el flete para llevar a San Sebastián trigo (ver saca de grano)
- ²⁶⁹ AHA. Lg. 1830/02, s/f. Maestre del navío “La Satisfacción” carga el barco con nuez y avellana para Londres, Juan Moran Lavandera, administrador del diezmo y la alcabala de la villa le da un recibo por el pago, la mercancía, 450 cargas de avellana y 394 de nuez, va consignada a Juan Lisardo, vecino de Londres

²⁷⁰ AHA. Lg. 1828/03 fl. Él y Maturine Cocastre entraron con sus navíos con carga de centeno para el ejército de Galicia, como se enteran de que allí no necesitan el suministro lo venden en el Principado, declaran ante el juez ordinario Don Diego Valdés (ver saca de grano)

²⁷¹ AHA. Lg. 1839/02, s/f. Maestre de del navío “La María”, Diego Fernández Simón, vecino de San Vicente de la Palma – Villaviciosa, le vende 30 cargas de nuez puestas en Gijón y libres de impuestos a razón de 26 reales de vellón la carga

²⁷² AHA. Lg. 1826/06 fl. 39 Capitán de corso residente en Gijón, su representante en la villa es Andrés de Jove, tienen un problema importante con Hilario Vigil Jove por unos rollos de tabaco que traía la presa (ver el corso)

²⁷³ AHA. Lg. 1843/01 fl. 130, Maestre del “Nuestra Señora de Begoña” fleta a Cosme Damián de Valdés, prior de la catedral de Oviedo el transporte de grano para el abasto de la armada real en La Coruña (ver saca de grano)

²⁷⁴ AHA. Lg. 1868/4 fl. 53, capitán de la fragata “San Juan” de 120 toneladas, el barco es propiedad del Andrés Menéndez Valdés, vecino de Gijón y tiene 6 piezas de artillería (ver venta de barcos)

²⁷⁵ AHA. Lg. 1830/02 sf. Maestre de “La Mariana” llegó a Gijón por cuenta y riesgo de lo administración de la sal, cobra el flete y carga el barco con mercancía para la vuelta, hace una relación detallada de ellas y los gastos (ver comercio de la sal)

²⁷⁶ AHA. Lg. 1839/03 sf. 1838/03 sf. Capitán del “La Anunciación de Nuestra Señora” su barco se encuentra en el puerto de Tazones y contrata con Melchor Menéndez Valdés venir a Gijón a cargar toda la castaña verde que pueda antes del 20 de Noviembre, para llevarla a la ciudad de Ámsterdam, el capitán cobra por el flete un tercio de las mercancías que se venderán juntas siguiendo las instrucciones de Melchor. Con el mismo barco este capitán con flete de de Melchor Menéndez, fue a Poulieu- Francia a por una carga de sal que le entregó el Sr. Langrin (ver comercio de la sal)

²⁷⁷ AHA. Lg. 1816/06 sf. Maestre del “Espíritu Santo” lo fleta Pedro Menéndez Valdés para llevar a Bilbao a su cuenta y riesgo toda la carga que pueda cargar sin que peligre la seguridad del barco el flete 750 reales de vellón lo cobrará antes de siete días desde la llegada

²⁷⁸ AHA. Lg. 1876/4 fol.57, Capitán del navío “Abraán” Requiere a Diego Carlier la carga de avellana que le contrató en Ámsterdam Roberto Hogihill, lleva 36 esperando en el puerto a que se la den

²⁷⁹ AHA. Lg. 1809/01 sf. Maestre del navío “Nuestra Señora del Rosario” contrata co Domingo Martínez el transporte de trigo a San Sebastián (ver saca de grano)

²⁸⁰ AHA. Lg. 1842 / 05 fl. 18, 19, 20, Capitán del navío “La Esperanza” requiere a Diego Carlier y a Gellio Reilynger la entrega de de la carga de trigo, no pueden dársela porque no tienen licencia para hacerlo, le ofrecen cargar frutos de la tierra, se niega. (ver, saca de grano)

²⁸¹ AHA. Lg. 1857 fl 20, Maestre del “Espíritu Santo” lo fleta Gregorio Menéndez Valdés Cornellana con 36 pipas de vino de Ribadavia porteadas a la ría de Pontevedra

²⁸² AHA. Lg. 1827/01 fl. 99, Maestre del “San Francisco” lo fleta Melchor Menéndez Valdés para que siga viaje a la ciudad de Nantes con una carga de naranjas y limones, se compromete a tener el navío listo para la carga en el plazo de doce días

-
- ²⁸³ AHA. Lg. 1831/06, s/f. Maestre y dueño del “La Estrella” compró el barco a Andrés Menéndez Valdés (ver venta de barcos)
- ²⁸⁴ AHA. Lg. 1809/02 sf. Maestre del “Nuestra Señora de Contrueces” lo fleta Juan Montero, para ir a Comillas con 23 barricas de grasa de arder consignadas a Santiago Latorre, Montero es también vecino de Comillas
- ²⁸⁵ AHA. Lg. 1842, fl. 2, Capitán de “La Fortuna” viene fletado por Jacob Moll, de Bilbao, para cargar avellana requiere a Pedro de Condres Argüelles que le cargue las 120 cargas de avellana que le faltan
- ²⁸⁶ AHA. Lg. 1870/ fl. 61,62, Maestre del “Nuestra Señora de la Concepción” en un viaje de ida y vuelta a Londres va financiado a riesgo de quilla a la vuelta puede descargar en cualquier puerto del Cantábrico, (ver inversores a riesgo)
- ²⁸⁷ AHA. Lg. 1865/07 fl. 119 Su representante Andrés Menéndez Valdés, cobra de Domingo Fernández de Condres, 916 reales de plata de a 8 que le deben por una partida de bacalao curadillo
- ²⁸⁸ AHA. Lg. 1818/03 sf Capitán de la fragata “Santa Catalina”, fletan el barco Julio Menéndez Santuyano y Diego Domínguez Menéndez para llevar mercancía a San Sebastián
- ²⁸⁹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 199, Maestre del navío “Las Almas” es una presa de corso que compran a Pedro de rada armador de una fragata corsaria (ver el corso)
- ²⁹⁰ AHA. Lg. 1809/02 sf. Maestre de la pinaza “Santo Sagrario” la fletan Toribio García y Mateo de la Riba (ver saca de grano)
- ²⁹¹ AHA. Lg. 1831/05 sf. Capitán del “Fortuna” trae un certificado de la ciudad de Flesingue de la provincia de Zelanda dice que la tripulación goza de buena salud y que en la ciudad no hay enfermedad contagiosa gracias a Dios. Alonso Ramírez de Valdés veedor de contrabando autoriza a cargar el barco Juan de Llanos Cifuentes
- ²⁹² AHA. Lg. 1854 sf. Capitán de la goleta “La Villa de Ermiden” fleta la fragata a Justo Carlier para seguir viaje a Medelburg con la carga que le den (ver fletes)
- ²⁹³ AHA. Lg. 1818/02 sf. Maestre del “Alissen” llegó al puerto de Gijón con carga de sal para el alfó de la ciudad, Julio Otero y Antonio Cueto se comprometen a cargarle el barco con naranja y limón
- ²⁹⁴ AHA. Lg. 1842/05 fl. 18, 19, 20, Maestre del “San Luis” requiere a Diego Carlier y a Gellio Reilynger la carga a la que se comprometieron
- ²⁹⁵ AHA. Lg. 1856/01 fl. 66 Maestre del “Felice” vendió a Marcos Menéndez Lavandera 509 quintales de bacalao curadillo
- ²⁹⁶ AHA. Lg. 1868/2 fl. 280, 281, Capitán del “La Dama Maria de Nantes” de 120 toneladas, llegó con carga de sal Baltasar Butler con poder de Ambrosio del Balle, de Burdeos proveedor de las salinas, carga el barco con frutos de la tierra
- ²⁹⁷ AHA. Lg. 1816/05 sf Maestre del “Variant” viene con carga de salmón salado de Irlanda fletado por John Horg Thomas, irlandés residente en Gijón
- ²⁹⁸ AHA. Lg. 1840/3 sf, Maestre de la chalupa “Virgen de Contrueces”, el piloto Bernabé de Barbado, y Juan Castro y Domingo García marineros llegan a un acuerdo con el administrador de las salinas para meter el barco en el puerto con su chalupa por 8 reales de plata

²⁹⁹ AHA. Lg. 1841 sf. Capitán de “La Concordia” Gellio Reilynger carga el barco con ave-
llana por cuenta de Juan Morg y Hans Pieter Mesing, mercaderes de Amsterdam

³⁰⁰ AHA. Lg. 1854/02 fl. 13 Maestre del “San Antonio de Padua”, fletan el barco comple-
to Rodrigo García y Juan de Valdés para ir con mercancía a Dublín y volver al puerto de
Gijón con lo que cargue en Irlanda (ver fletes)

³⁰¹ AHA. Lg. 1830/05 sf. Maestre del “San Pedro y las Animas del Purgatorio” lo fletan Anto-
nio Fernández Laniello y Pedro Barbachano, lleva mercancía al puerto de Corque en Inglaterra
para entregar a sus factores que cargarán el barco con mercancía para la vuelta (ver fletes)

³⁰² AHA. Lg. 1870/4 fl. 48,49, Maestre del “San Pedro y San Antonio”, va con frutos
de la tierra a Irlanda e Inglaterra, financia el viaje con inversores a riesgo de quilla (ver
inversores a riesgo)

³⁰³ AHA. Lg. 1830/04 sf. Maestre del “San Juan Bautista”, Antonio Suarez Valdés y Juan
Suarez Pola, del puerto de Luanco fletan el barco para ir a Galicia con 900 millaras de
Sardinas, mas o menos (ver fletes)

³⁰⁴ AHA. Lg. 1846/02 fl. 31 Maestre del “San Antonio y las Animas” Tino Morán su apo-
derado presta fianza para sacar de la cárcel a los marineros Alonso Meri y Diego Oliveros
por una pelea con otros marineros en el puerto (ver venta de barcos)

³⁰⁵ AHA. Lg. 1816/06 sf. Capitán de la fragata “La Estrella” fletan la mitad del barco
Marcos Menéndez Lavandera y Miguel de Tineo Jove para cargar avellana verde, castaña
y turrada, naranja y limón

³⁰⁶ AHA. Lg. 1848/01 fl. 37, Maestre del “Santa Ana”, Juan Oliveros fletale barco para
cargarlo con destino a la ciudad de Amsterdam , el maestre por su parte se compromete
atener el barco listo para navegar con todos sus aparejos párale último día de Mayo lo
mas tardar

³⁰⁷ AHA. Lg. 1818/03 sf. El capitán esta preso en Inglaterra ,Diego Meali , Inglés residente
en Gijón da poder a Joseph de Barandain receptor de los alfólis de Luarca para que recla-
me a la mujer del capitán 773 reales de vellón que le quedó a deber

³⁰⁸ AHA. Lg. 1861/03 fl. 10, Maestre de “La Trinidad”, fue fletado por Marcos Menéndez
Lavandera para ir con su hijo Marcos al puerto de Dublín y comprar y cargar Guantes
géneros, medias y cueros, en Irlanda cargó 560 cueros curtidos, (ver fletes)

³⁰⁹ AHA. Lg. 1869/2 fl. 57,58,59, Maestre del navío “La Dilixenzia” se incorporo en San-
toña a un convoy protegido por barcos armados holandeses para defenderse del corso
(ver el corso)

³¹⁰ AHA. Lg. 1827/02 fl. 78, El Maestre necesita dinero para pagar los frutos de latiera que
compro y seguir viaje a Inglaterra, llegó con 100 quintales de tabaco en barricas y sacos
que descargó y almacenó en una bodega de Domingo de Condres con la ayuda de Julio
de Vigil Jove hermano de Francisco Vigil Jove, administrador de la renta del tabaco en la
villa, vende los100 quintales a Domingo de Condres por 2000 reales de vellón

³¹¹ AHA. Lg. 1840/03 sf. Maestre del “Virgen de Contruuecs” reclama junto al piloto y los
marineros un pago de seis reales de plata al receptor de la sal por remolcar al navío “La
Fortuna” que llegó a Gijón cargado de sal

³¹² AHA. Lg. 1868/3 fl. 56, Maestre del “Virgen de la Concepción” van a Irlanda con carga de nuez y avellanas, financian el viaje con inversores a riesgo de quilla, (ver inversores a riesgo)

³¹³ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9 Maestre del “San Pedro” trae 140 doblones de oro de a dos escudos que le dio Gellio Reilynger en Holanda para entregar a Jacob Joulo, (Jacob van Loop), holandés residente en Gijón

³¹⁴ AHA. Lg. 1826/06 fl. 129, Maestre del “San Antonio de Padua” recibe de carga 135 cargas de avellana que compró Velez de Fonega y Escalante, vecino de Santoña (ver fletes)

³¹⁵ AHA. Lg. 1881 sf

³¹⁶ AHA. Lg. 1869, Fl. 55,56

5.2 Marineros

Los sueldos de las tripulaciones variaban mucho con el trayecto y la época del año. El 6 de Diciembre de 1671 Toribio García, Domingo Rodríguez, Antonio Moran, Juan Canchero y Juan Ferros todos ellos vecinos de Gijón, aceptan cobrar 323 reales de vellón por enrolarse en la tripulación de la fragata “La Trinidad” del capitán y maestre Juan García Lavandera rumbo a San Lucar de Barrameda. De dicha cantidad, Canchero y Moran cobran 100 reales cada uno, Toribio García y Rodríguez 50 reales cada uno y Ferros, simple marinero 23 reales de vellón³¹⁷

Dos años antes el mismo capitán contrata para ir a Andalucía a 12 marineros de Gijón por la siguiente paga mensual: como contra maestre Domingo Berdiles 10 reales de a 8 de plata, como despensero de víveres Juan Demonio 8 reales de a 8 de plata, como cocinero encargado de hervir la carne el pescado y las legumbres Juan Francisco de Safarín, 8 reales de a 8 de plata, su hermano Juan de Safarín 8 reales de a 8 de plata, Santiago del Peral 8 reales de a 8 de plata, Domingo García, Alonso Castro, Juan Blas, Juan Cifuentes, Blas Pillado, Domingo Rodríguez a 7 reales de a 8 de plata y Julio Martínez, 4 reales de a 8 de plata.

Santiago del Peral cobra un real más que los demás marineros porque es el encargado de tener listo para la ocasión el cañón del barco.³¹⁸ El capitán se compromete a darles tres meses de paga si vende el barco, y caso de que decida seguir viaje a las Indias un mes de paga por adelantado.

Dentro del puerto hay marineros dedicados a vigilar barcos, como el flamenco Nicolás Gaberlier que trabaja como guarda del navío “Santa María de Ostende” anclado en el puerto desde hace año y medio³¹⁹, recibió de Jhon Horg Thomas vecino de la villa

³¹⁷ AHA. Lg. 1838/03, s/f. de 01/11/1669

³¹⁸ Ibidem

³¹⁹ AHA. Lg. 1838/02, s/f. de 01,06,1668, El barco lleva anclado desde el 27 de Octubre de 1666 y la escritura de Junio de 1668, de Jhon Horg Thomas ya hemos tenido noticia antes, es un comerciante Irlandés muy activo como importador y representante que reside en la villa desde 1650. La escritura no detalla la razón por la que el barco lleva tanto tiempo amarrado, probablemente esté incurso en algún proceso por contrabando.

3 reales de vellón diarios por orden del capitán flamenco Jacob Horman, y del armador Adrián de Roo residente en La Coruña, desde el pasado mes de Junio cobra 4 reales de vellón diarios, además le dieron 12 reales de a 8 de plata doble para comprarse camisas zapatos y otros adornos necesarios. El hombre se queja porque vino como tripulante y lleva casi dos años solo en el barco.

En otra ocasión el capitán Juan Alonso, de San Salvador de Puente deume contrató a siete marineros de Gijón para llevar una carabela a Galicia, acuerda pagarles 7 ducados de vellón a cada uno de ellos son: Diego de Polledo Rosal, Adriano Carreño, Francisco Ríos, Alonso de Castro y Pedro de Almería, cobrarán cuando lleguen a Puente deume, los contrata como equipo por un total de 35 ducados más comida y bebida desde que embarquen, se comprometen a hacer todo lo necesario para la buena navegación de la carabela y responden con sus bienes de los daños que por su culpa se pudieran ocasionar.³²⁰

Juan de Abadía vecino de Lastres está en la villa contratando marineros, no para él sino para la armada Real. En la gleba que se está realizando a cada puerto le toca un cupo que debe cumplir, el de Lastres son cuatro y viene a Gijón a buscarlos para que se enrolen con una gratificación por cuenta del municipio de Colunga - Lastres.

La gratificación, al margen del sueldo como marineros, la entrega en el momento de la firma al contado, 36 reales de vellón y es al parecer irresistible, el mismo día firman los cuatro, Domingo García Castañón³²¹, Toribio Suárez³²², Domingo Barbado³²³ y Fabián Álvarez³²⁴, todos ellos vecinos de la villa. Se comprometen, a servir en la marina el tiempo que dure la gleba y en el lugar que fuere, además cada uno de ellos presenta un fiador que responde con sus bienes de los 36 ducados por si se “ausentan”.

³²⁰ AHA. Lg. 1816/04, s/f. de 28,04,1650

³²¹ AHA. Lg. 1855/03 Fl. 33, de 06, 03, 1674, Firma como fiador, Pedro García Carvajal, vecino de Gijón.

³²² Ibidem. Fl. 34, Firma como fiador, Pedro Chamorro, vecino de Gijón.

³²³ Ibidem. Fl. 35, Firma como fiador Juan Rodríguez, herrero vecino de Gijón.

³²⁴ Ibidem. Fl. 36, Firma como fiador el mismo Juan Rodríguez, herrero, vecino de Gijón

El valor del dinero y del trabajo lo da el contrato ante escribano de una sirvienta, en el María de Andrade, natural de Galicia, a la que acompaña su padre Andrés “Raposo”, se compromete a servir en casa de Alonso Lamar “el viejo” por cuatro años a razón de cuatro ducados de vellón al año, más una camisa³²⁵

5.3 Los barcos

Los barcos utilizados en el comercio entre los puertos del Cantábrico y el norte de Europa eran de menor porte que los dedicados al transporte oceánico a las Indias con galeones de hasta 700 toneladas de desplazamiento, la necesidad de arribar en caso de temporal a puertos de poco calado y el aparejo de los barcos adaptado a los vientos de la zona hacían más idóneos los navíos entre 60 y 200 toneladas

Tipos de barcos que arriban a Gijón

	Fragata	Carabela	Nao	Navío	Pinaza	Sactia	Patache	Goleta
España	10	2	1	76	20	2	2	0
Holanda	8	0	1	26	0	0	0	2
Inglaterra	0	0	0	15	0	0	0	0
Portugal	0	2	0	2	0	0	0	0
Francia	1	0	0	24	0	0	0	0
Otros	0	0	0	2	0	0	0	0
Totales	19	4	2	145	20	2	2	2

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

³²⁵ AHA. Lg. 1818/03, s/f. de 02,06,1656. Alonso Lamar es un conocido comerciante de la villa, aparece en numerosas escrituras de flete.

El cuadro siguiente recoge barcos que llegaron al puerto de Gijón, pretende mostrar qué barcos, no cuantos barcos. Se eliminan por tanto las repeticiones, a no ser que el nombre corresponda a tipos de barco diferentes o a un periodo de tiempo muy amplio entre uno y otro.

Los barcos

fecha	nombre	tipo	país de origen
14/10/1676	La Buena Esperanza	navío	Alemania
15/12/1670	San Pedro	navío	Alemania
01/12/1671	Señora María	navío	Escocia
01/05/1655	Santo Sudario	pinaza	España
01/06/1674	La estrella	navío	España
01/11/1655	Nuestra Señora de Montserrat	navío	España
02/01/1681	Santo Cristo de la Misericordia	pinaza	España
02/02/1667	San Miguel	navío	España
02/03/1674	La Industria	navío	España
02/04/1660	Lucia	navío	España
02/05/1689	Nuestra Señora De las Animas	navío	España

02/05/1689	Espíritu Santo	navío	España
02/10/1654	Nuestra Señora del Rosario	navío	España
03/05/1666	El Angel de la Guarda	navío	España
03/06/1680	San Bartolomé	navío	España
03/08/1654	Santa Ana	navío	España
03/09/1662	San Roque	navío	España
03/12/1654	San Nicolás	navío	España
04/02/1675	La fortuna	navío	España
04/05/1699	San pedro y San Antonio	navío	España
04/08/1672	Nuestra Señora de Covadonga	navío	España
04/08/1677	San Antonio de Padua	pinaza	España
04/10/1699	San José	navío	España
05/02/1691	Buenaventura	navío	España
05/11/1659	Santa Lucia	pinaza	España
06/02/1666	Nuestra Señora del Rosario, San Pedro y San Antonio de Padua	sactia	España
06/03/1654	San Juan Bautista	navío	España

06/05/1691	Nuestra Señora De la Asunción y San Nicolás	navío	España
06/07/1671	La Santísima Trinidad	fragata	España
06/11/1688	San Juan	fragata	España
06/12/1671	La Trinidad	fragata	España
07/01/1696	Nuestra Señora De la Concepción	navío	España
07/02/1980	Nuestra Señora del Mar	navío	España
07/03/1657	Santiago	navío	España
07/06/1674	La Virgen de las Nieves	navío	España
07/10/1654	Espíritu Santo	navío	España
07/11/1659	San Antonio de Padua	navío	España
08/01/1655	La Estrella del Mar	fragata	España
08/01/1655	San Juan	navío	España
08/01/1656	La Amada Virgen de Begoña	navío	España
08/03/1667	Nuestra Señora del Rosario	fragata	España
08/05/1655	San Pedro	navío	España
08/10/1654	San Justo	navío	España

09/04/1661	San Francisco	navío	España
09/10/1668	San Pedro y las Animas del Purgatorio	navío	España
09/12/1661	Nuestra Señora De Begoña	navío	España
10/02/1655	San Juan	pinaza	España
10/02/1668	Espíritu Santo	navío	España
10/04/1684	Virgen de Covadonga	pinaza	España
10/05/1684	Virgen del Buen Suceso	pinaza	España
10/06/1698	San Carlos	navío	España
10/09/1654	San Juan	navío	España
10/12/1691	La Santísima Trinidad	navío	España
11/02/1689	La Maria de Gijón	navío	España
11/04/1680	San Juan	navío	España
11/07/1692	Nuestra Señora del Mar	pinaza	España
11/10/1691	Ntra. Señora del Rosario	navío	España
12/02/1665	La Satisfacción	navío	España
12/02/1686	Nuestra Señora De la Concepción	navío	España

12/10/1667	San Juan Bautista	navío	España
13/03/1655	Nuestra Señora de Covadonga	navío	España
13/05/1654	Nuestra Señora de la Asunción	navío	España
13/05/1660	Nuestra Señora del Rosario	navío	España
13/05/1699	Virgen de la Concepción y de las Animas	pinaza	España
15/04/1660	San Sebastián	nao	España
15/04/1691	Nuestra Señora. Del Carmen	sactia	España
15/08/1658	Nuestra Señora de Begoña	fragata	España
15/08/1690	Santa Teresa de Jesús	navío	España
15/08/1690	Virgen del Pilar y San Antonio	navío	España
15/11/1655	Nuestra Señora de Contrueces	navío	España
16/01/1656	Santa Catalina	fragata	España
16/11/1655	Santa Justina	pinaza	España
16/12/1691	San Pedro	navío	España
17/07/1662	Nuestra Señora de Contrueces	pinaza	España
18/01/1675	La Virgen de Contrueces	pinaza	España

19/11/1691	Glorioso San Antonio de Pádua	navío	España
20/10/1669	La Villa de Gijón	navío	España
20/10/1672	La Maria de Corque	navío	España
20/10/1672	La Virgen del Buen Suceso	navío	España
22/04/1685	Virgen de la Concepción	navío	España
22/05/1674	Nuestra Señora y todos los Santos	navío	España
23/04/1680	San Francisco	navío	España
23/05/1679	Santa Maria la Grande	navío	España
23/11/1654	Santo Rostro de Burgos	navío	España
25/01/1670	San Antonio de Padua	navío	España
25/09/1667	Nuestra Señora	navío	España
26/06/1665	Nuestra Señora de Aguirre	navío	España
27/03/1670	El Espíritu Santo	pinaza	España
27/03/1670	Nuestra Señora del Rosario	pinaza	España
27/05/1665	Nuestra Señora de Contrueces	pinaza	España
28/04/1650	San Salvador	carabela	España

28/06/1680	Espíritu Santo y Santa Rosa	pinaza	España
28/10/1655	La Estrella	fragata	España
29/03/1688	Nuestra Señora del Carmen y San Antonio	navío	España
30/03/1682	Nuestra Señora de la Piedad	navío	España
30/08/1660	Las Almas	carabela	España
30/08/1660	Nuestra señora del Rosario	fragata	España
30/10/1674	La Virgen de Lara	pinaza	España
31/08/1685	Virgen del Brezo y San Antonio	navío	España
11/11/1675	Nuestra Señora del Rosario	navío	Española
15/02/1672	San Buenaventura	navío	Española
03/01/1671	Santa Ana	navío	Francia
03/03/1655	Alisse	navío	Francia
03/03/1655	San Marcos	navío	Francia
05/10/1684	La Dama Maria de Nantes	navío	Francia
07/02/1675	San Luis	navío	Francia
07/02/1687	San Luis	navío	Francia

07/02/1687	La Esperanza	navío	Francia
08/04/1671	La Maria	navío	Francia
08/06/1670	Las Tres Marías	navío	Francia
10/11/1666	Nuestra Señora del Buen Suceso	fragata	Francia
13/05/1668	San Miguel	navío	Francia
13/09/1684	San Miguel	navío	Francia
14/08/1683	La dililense	navío	Francia
16/03/1665	Santiago	navío	Francia
16/08/1673	Mariana	navío	Francia
18/04/1695	San Juan Bautista	navío	Francia
21/10/1664	San Esteban	navío	Francia
26/11/1665	La Mariana	navío	Francia
27/09/1673	La Fortuna	navío	Francia
28/04/1688	Reina Maria	navío	Francia
13/03/1654	Nuestra Señora de la Asunción	navío	Gijón
02/04/1659	El Caballo de Posta	navío	Holanda

02/10/1654	San Jorge	navío	Holanda
02/12/1662	La Esperanza	navío	Holanda
02/12/1678	Buenaventura	navío	Holanda
03/01/1688	La Puerta Dorada	navío	Holanda
04/04/1664	Juan y Guillermo	navío	Holanda
05/12/1674	Fortuna	navío	Holanda
06/08/1653	Santiago el Mayor	fragata	Holanda
08/01/1686	La fortuna	navío	Holanda
09/02/1664	Múnster	navío	Holanda
10/10/1652	La grulla	nao	Holanda
12/10/1654	La Estrella	fragata	Holanda
14/02/1687	San Luis	goleta	Holanda
14/10/1671	La Villa de Ermiden	goleta	Holanda
15/02/1986	La Concordia	navío	Holanda
16/02/1673	Birquebrides	fragata	Holanda
16/04/1695	Guillermo	fragata	Holanda

18/01/1672	El Tigre	fragata	Holanda
18/04/1695	La gran Troya	fragata	Holanda
18/12/1662	La Concordia	navío	Holanda
19/01/1680	La Esperanza	navío	Holanda
19/07/1686	La Clara Maria	navío	Holanda
19/10/1652	San Simón	navío	Holanda
20/09/1688	La balsa de lila	navío	Holanda
20/10/1668	San Matías	navío	Holanda
20/12/1662	Los tres Reyes	navío	Holanda
21/02/1671	La Villa de Róterdam	navío	Holanda
21/04/1669	El Túrido	navío	Holanda
22/10/1687	San Pedro	navío	Holanda
23/02/1684	Abrahán	navío	Holanda
23/03/1659	San Pedro	navío	Holanda
23/07/1669	Nuestra Señora de la Anunciación	navío	Holanda
24/11/1661	Doña Maria	fragata	Holanda

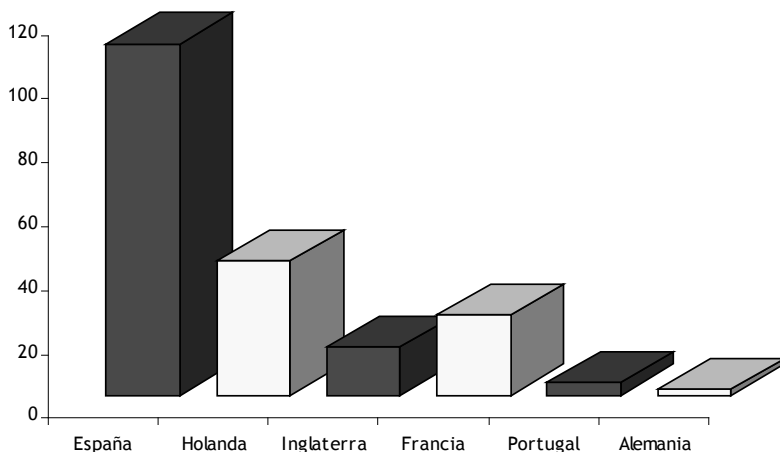
24/11/1667	San Pedro	navío	Holanda
28/05/1673	Narques	navío	Holanda
02/05/1652	Variant	navío	Inglaterra
02/05/1690	Amity	navío	Inglaterra
04/01/1693	La palma	navío	Inglaterra
10/05/1690	La Dilixenzia	navío	Inglaterra
13/12/1664	Samirrud	navío	Inglaterra
21/12/1662	La Merced	navío	Inglaterra
21/12/1664	Juan y Guillermo	navío	Inglaterra
22/04/1662	Result	navío	Inglaterra
22/12/1662	La Ventura	navío	Inglaterra
24/11/1700	Brigantín	navío	Inglaterra
25/10/1677	Felice	navío	Inglaterra
13/08/1678	La Trinidad	navío	Irlanda
03/02/1696	San Juan Bautista y Buenaventura	navío	Portugal
05/05/1689	El Padre	pinaza	Portugal

20/03/1684	Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista	carabela	Portugal
20/07/1697	La Virgen de la Luz y San Gonzalo	carabela	Portugal

Fuente: elaboración propia

Por la fecha del registro, puede buscarse la correspondiente en el cuadro de capitanes de barco, en las notas al pie de dicho cuadro se hace referencia al barco

Bandera de los barcos



Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

Los barcos franceses se concentran en los períodos de paz, posteriores 1635 es decir los años (1659-1667), (1669-1673) y (1678-1686). Los holandeses, se distribuyen por todo el período estudiado, son los que mantienen el tráfico con el norte de Europa sobre todo a partir de la guerra de Francia contra la Liga de Augsburgo (1686) cuando el acoso de los corsarios franceses obligó a la formación de convoyes³²⁶ escoltados por barcos

³²⁶ Ver el capítulo nº 8 "Los corsarios", declaraciones de los capitanes de mercantes en convoyes disueltos por temporales que arriban al puerto de Gijón

armados holandeses que salían desde Santoña y otros puertos de Vizcaya rumbo al Norte.

Es con Francia donde la influencia de la política exterior en el comercio se hace extrema, mientras el tráfico holandés sigue, o marca la pauta de la serie general, con la tercera guerra anglo-holandesa³²⁷ (1672-1674) y la guerra de Francia contra La Alianza de la Haya³²⁸ (1673-1678) se produce el hundimiento del comercio marítimo, hay una tímida recuperación con las expectativas de Nimega (1679) pero la vuelta a las hostilidades en 1686 terminan con la recuperación. La tendencia general del comercio en la segunda mitad del siglo es descendente.

Respecto a los barcos ingleses, decir que incluyen los de puertos Irlandeses como Waterford y Cork de donde se importaron salmón salado, bacalao curadillo, y cueros curtidos para su consumo en el Principado y en la meseta castellana. La colonia de irlandeses afincados en Gijón mantuvo los contactos comerciales con la isla a pesar de los embargos a súbditos ingleses en la guerra de Cromwell (1655)

5.4 El tráfico con otros puertos del Cantábrico.

El pico que aparece en los primeros años en la curva de España se debe al tráfico de grano con San Sebastián y Vizcaya,

³²⁷ A partir del tratado de Münster con España, y de sus cláusulas comerciales en las que se autorizaba el comercio de productos de las Indias orientales a los holandeses, el enfrentamiento con Inglaterra por la supremacía marítima se hace inevitable, en 1649 los ingleses reconocieron la República Holandesa y en 1651 promulgan la llamada “Acta de Navegación” la 1ª guerra anglo-holandesa (1652-1654) por la que se acordaba no admitir ninguna mercancía extranjera transportada en barcos de nacionalidad distintas a la de la mercancía, de acuerdo al certificado de origen. La 1ª guerra anglo-holandesa (1652-1654) termina con el tratado de Westminster (1654) y victoria inglesa, la 2ª guerra entre 1665 y 1667 se libra en el Canal de la Mancha y las aguas de Holanda e Inglaterra, en la 3ª guerra anglo-holandesa (1672-1674) Francia interviene junto a Inglaterra, ambas flotas son derrotadas sucesivamente por el almirante holandés Michiel de Ruyter

³²⁸ En 1673 Francia invade las Provincias Unidas y pone en peligro los acuerdos alcanzados por la paz de Westfalia (1648), se forma la Gran Alianza de la Haya con el Emperador de la que forma parte España, la guerra concluye con la paz de Nimega (1679)

hay que tener en cuenta que solo aparece en los protocolos uno de los barcos que transportaron las 12.000 fanegas de trigo de León enviadas en 1655 desde el puerto de Gijón a Sevilla vía San Lúcar de Barrameda. El movimiento de mercancías entre puertos del Cantábrico sigue la tendencia general del tráfico total, es de resaltar el período entre guerras (1659- 1673) con mayor incidencia en el tráfico internacional que en el cabotaje.

La razón es doble: en tiempo de paz su mercado es mucho mayor, también el número de barcos que lo surten, y la tregua del corso, que actúa como prima de incentivo al comercio.

Tráfico con puertos españoles– total tráfico



Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

En cuanto a los barcos con bandera española, el tráfico de Galicia con Asturias legal o no, de pequeños barcos, lanchas y pinazas debió ser forzosamente mucho mayor, sobre todo desde las Rías Altas como la de Vivero y Ribadeo que compartida con

la asturiana y activa Castropól, próxima a villas como Luarca, otra cosa son los puertos mas allá de Estaca de Bares y Ortegal y no digamos las Rías Bajas con el obstáculo de Finisterre

El comercio de vino de Rivadavia desde Pontevedra al Principado transportado mediante arrieros por tierra hasta las rías altas o Luarca y distribuido mediante el sistema de cabotaje fue con seguridad mayor que el que registran los protocolos notariales³²⁹

5.5 Los armadores.

En el cuadro no aparece Justo Carlier, aunque sabemos que encargó la construcción de una pinaza de las mismas medidas que la de Andrés de Lamar al carpintero de ribera Fernando Pumariño por 1.400 reales de vellón.

Es de resaltar el número de armadores de Lastres, veremos como éstos recurren en mayor medida que los demás a financiar sus viajes con inversores a riesgo de quilla

No aparecen en la tabla siguiente los armadores de chalupas o de barcos dedicados a la pesca, los primeros intervienen indirectamente en el tráfico con el monopolio como prácticos de remolque desde la ensenada del Musel al interior del puerto, los segundos ya fueron tratados en el apartado que se dedica a la cofradía de pescadores.

Armadores

armador	localidad	nombre del barco
Andrés de Lamar	Gijón	Nuestra Señora de Covadonga
Andrés Menéndez Valdés	Gijón	San Juan, antes La Bolsa de Lila

³²⁹ RUIZ DE LA PEÑA JL. “Actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana”, en, *BIDEA*, Abril, 1967

Antonio Pella	Gijón	Virgen de la Concepción y de las Animas
Bartolomé Cifuentes	Villaviciosa	Santa Teresa de Jesús
Cosme de Lue	Gijón	Nuestra Señora de la Asunción y San Nicolás
Domingo de Condres	Gijón	La Estrella
Domingo Dorado	Luarca	Santo Cristo de Misericordia
Fernando Granda Valdés	Lastres	San Miguel
Francisco de Abadía Trueba	Lastres	Nuestra Señora de Covadonga
Francisco Fernández	Gijón	Virgen de Contrueces
Francisco Granda Valdés	Lastres	San Pedro y San Antonio
Gaspar del Castillo	Lastres	Virgen de la Concepción
Gijón	Gijón	Virgen del Buen Suceso
Gregorio Perez Costa	Gijón	Virgen del Brezo y San Antonio
Hilario y Miguel de Tineo Jove, Juan García Lavandera	Gijón	San Antonio y las Animas

José Alvarez	Gijón	San Juan
Juan Castillo	Lastres	San Carlos
Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	Villa de Gijón
Juan González	Lastres	Nuestra Señora y todos los Santos
Juan Prendes Bandujo	Gijón	Virgen de Covadonga
Juan Rodríguez	Gijón	Espíritu Santo y Santa Rosa
Juan Tilan	Lastres	Nuestra Señora del Rosario
Lucas Robledo Castillo	Lastres	San Carlos
Marcos de Jove Argüelles	Gijón	Virgen de las Nieves
Pedro de Colombres	Gijón	Nuestra Señora de Contrueces
Pedro de Lue y Juan García Lavandera	Lastres y Gijón	Las Almas
Rodrigo García	Lastres	San Antonio de Padua
Toribio Robledo	Lastres	Virgen de la Concepción

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

5.6 La venta de Barcos

Estuvo ligada a la liquidación de presas del curso aunque en segundas o terceras transferencias ya no se haga referencia a su origen. Se compraron en Gijón por orden de armadores vizcaínos a sus representantes y en Galicia por armadores Asturianos.

La compra por el armador local Andrés Menéndez Valdés³³⁰ de la fragata “San Juan” de 120 toneladas de porte, armada con seis piezas de artillería, le permitirá comerciar con Inglaterra y Holanda. Pagó por el barco 21.000 reales de plata, en doblones de oro de a veinte reales cada uno, se aplica un premio del 300%

El vendedor es el capitán flamenco Miguel Gilles que después de la operación de venta alquila una casa y se instala en Gijón³³¹.

Andrés Menéndez Valdés vendió unos años antes el navío “La Estrella” a Patricio Furlong³³² irlandés de la ciudad de Waterford, residente en Gijón, lo había comprado a su vez a Domingo de Condres en remate público con sus jarcias y aparejos. Otra fragata con artillería, la compra en Villaviciosa Marcos de Jove Argüelles al capitán de Ostende Joob Sarps, le sale muy bien de precio porque al salir de Gijón con carga de avellana³³³ un temporal lo desarboló y lo arrastro a la costa. El capitán holandés había cargado la mitad del barco a su costa y riesgo y se ve obligado a venderla⁸⁷ por 550 reales de plata de a 8 doble incluida la mercancía que transporta.

³³⁰ AHA. Lg. 1868/04, Fl. 89 de 28/10/1688 La fragata incluye todos los aparejos, velas, chalupas y mosquetes. El vendedor liquida a Juan de Carrio Miranda los derechos de alcabala y a Andrés García Sala los del 2%, Andrés Menéndez Valdés le otorga poder para que pueda comerciar en su nombre Lg. 1868/04 Fl. 53

³³¹ AHA. Lg. 1868/04 Fl. 88 de 10/11/1688, la casa la alquila por cuatro años a razón de 150 reales de plata cada uno

³³² AHA. Lg. 1831/06, s/f. de 30/06/1675 Le compra el barco el día 1 de Junio a Anrés Menéndez Valdés por 410 reales de plata de a 8, a los pocos días carga el barco y sale rumbo a Irlanda e Inglaterra con carga de naranjas, nuez, hierro y limones

³³³ AHA.Lg. 1816/06, s/f. de 12/10/1654 Miguel de Tineo Jove y Marcos Menéndez Lavandera fletan la mitad del barco con carga de avellana para Ostende por 300 reales de plata de a 8 viaje de ida y vuelta, se obligan a pagar el 50% de las averías si las hubiera

La guerra de Francia contra La Gran Alianza de La Haya (1673-1678) ofreció buenas oportunidades para la compra de barcos, en Gijón se remata la venta del “Virgen de las Nieves”³³⁴ que ya paso por varios armadores locales o “La Estrella” de Patricio Fournalong que vimos antes.

El “San Antonio” es el antiguo “Le Lapin” comprado primero por Miguel de Tineo Jove³³⁵ en Gijón cuando fue presa de la fragata “El Espíritu Santo”, después pasó a Gregorio Perez Costa también de la villa y ahora vuelve a un armador francés, Matturin Droquillart

Otra compra en la que aparece Alonso Lamar es la del “San Antonio y las Animas” esta vez como fiador de Juan del Valle, de Portugalete³³⁶ el barco fue comprado por una compañía de varios socios, Hilario de Tineo Jove³³⁷, Miguel de Tineo Jove y Juan García Lavandera³³⁸.

Melchor de Valdés compró a su vez a Guillermo Nao³³⁹ el barco en el que trajo a Gijón una carga de sal para el alfolí de la ciudad, le paga con una letra librada sobre Fernando Heliendo mercader bilbaíno residente en Nantes con el que tiene negocios

Los armadores vizcaínos Francisco de Llanos y Antonio de Llanos, de San Julián de Mugía compraron también en Gijón, una fragata con sus aparejos, cañones pedreros y cuatro mosquetes a Pedro Gala Bernardo apoderado de Andrés Acosta, de Bilbao³⁴⁰

³³⁴ AHA. Lg. 1831/05, s/f. de 05/09/1674 Este barco lo compró el armador de Lastres Alonso García en 1673 y ahora lo vende a Fernando de Granda por 600 reales de a 8 de plata, Fernando de Granda es un maestre de Lastres que hacía viajes con dicho barco a Bristol, Lg. 1831/05, s/f. de 07/06/1674

³³⁵ AHA. Lg. 1831/01, s/f. de 20/06/1670 Gregorio Perez Costa lo vende en 250 reales de plata de a 8

³³⁶ AHA. Lg. 1846/02, Fl. 285, de 03/07/1668

³³⁷ Hilario de Tineo Jove es administrador de los estancos del tabaco del Principado de Asturias junto a Pedro Barbachano. Vende su 1/4 parte y la de Miguel en 102 reales de plata de a 8 cada una

³³⁸ AHA. Lg. 1846/02, Fl. 283 de 03/07/1668 vende su ¼ del navío en 102 reales de plata de a 8

³³⁹ AHA. Lg. 1828/03, Fl. 88, de 20/04/1666 La letra es de 800 reales de plata de a 8 doble

³⁴⁰ AHA. Lg. 1826/06, Fl. 46, de 15/04/1659 Antonio de Llanos paga por la fragata 3.000 reales de vellón en doblones de oro con el premio correspondiente.



Fuente: Protocolos notariales
Firma del capitán Hendrick Jacob

5.7 Los fletes

En el siglo XVII la alternativa terrestre no era competencia para el transporte marítimo de mercancías, a pesar de los corsarios, el riesgo de temporales y las averías la diferencia de precio y tiempo era incontestable.

Cuando en 1653 Antonio Canoria y Cabano, alguacil mayor de la Santa Inquisición de León recibe orden del Rey de transportar 12.000 fanegas de trigo (720 toneladas) de los excedentes almacenados en la meseta, a la ciudad de Sevilla, se le dan instrucciones de hacerlo a través del puerto de Gijón porque el coste del flete Gijón - Sevilla hace rentable pagar el del transporte de León a Gijón.

En plena guerra de Cromwell con el peligro de los corsarios ingleses, Domingo Grillo prefirió enviar a Bilbao desde Gijón los 118.000 reales de vellón recaudados por La Bula de la Santa Cruzada³⁴¹, en la pinaza de Alonso Lamar y es que el coste de recuas, arrieros y guardas armados para su transporte por tierra era sin duda mayor que los 900 reales de vellón que pagó por el flete.

Para comparar portes y fletes puede servirnos el acuerdo que Pedro Barbachano, mercader de sobrada experiencia, alcanza con Diego Suárez y Toribio García, arrieros vecinos de Noreña e Infiesto, para llevar en sus recuas 165 arrobas de pescado seco curadillo (bacalao) para su venta, desde Gijón a Medina de Rioseco³⁴². El porte es de 6 reales de vellón la arroba. Dos años antes, en 1668 el transporte Gijón – Bilbao de avellana se contrataba a 5 reales de vellón la carga, equivalente a 10 arrobas y el mismo precio dos años más tarde en 1670 cuando Barbachano contrata los portes. Es decir, la relación de precios es de uno a diez.

Los cereales y la sal requieren como se estipula en los fletes, ser transportados bajo cubierta, con el barco bien calafateado para garantizar la estanqueidad, *”sano y estanco de quilla y costado”*, pagan por ello unos fletes más altos que podemos promediar en 4 reales de vellón la fanega, equivalente en el caso del trigo o el maíz a unas cinco arrobas. En este caso, la relación es de uno a cinco.

Cuando Justo Carlier, al que conoceremos más adelante, presta a 2.000 reales de vellón a riesgo de quilla a Juan Lavandera Bandujo³⁴³ lo hace a un interés del 14% por cada viaje de ida y vuelta Gijón – Bilbao. Calculan que entre el viaje de ida, descarga en Bilbao, venta, carga de nueva mercancía y vuelta al puerto de Gijón tardará quince días. Esto hace imbatible al comercio de cabotaje y a la distribución de mercancías por vía marítima.

³⁴¹ AHA. Lg. 1816/06, s/f. de 22/08/1654

³⁴² AHA. Lg. 1839/01, s/f. de 18/07/1670

³⁴³ AHA. Lg. 1837/01, s/f. de 06/10/1664

La frecuencia del recurso al escribano de los maestros dando cuenta de su llegada a puerto sin que medien averías, cumple el objetivo de notificación al mercader al que viene consignada la carga o parte de ella y puede estar relacionada con las cláusulas de penalización por retraso en la carga o descarga de las mercancías que se estipulan en la práctica totalidad de los contratos de fletamento.

Cuando el flete es de ida y vuelta suele convenirse el pago del 50% al llegar al puerto de destino, generalmente después de la venta de las mercancías bien por parte del factor a quien van consignadas o por el comerciante o un representante del mismo que viaja en el barco. El contrato de flete³⁴⁴ mantiene una estructura fija y contiene los elementos formales de un contrato moderno: primero se identifica al maestre o capitan de tal barco que se encuentra atracado en tal puerto. Después, se identifica a la otra parte haciendo constar si comparece en nombre propio, o en el de un tercero mediante poder, sigue la declaración de la voluntad de ambas partes, el objeto del contrato detallando de que puerto a que ciudad y a partir de aquí empieza una descripción por lo general imprecisa de las mercancías (mercancía lícita, frutos de la tierra, géneros de Holanda, grano) que solo se detalla cuando el precio del flete está en función de una unidad de medida, fanegas, cargas, barriles, quintales etc.

Tampoco queda siempre claro a quien va consignada la mercancía, se dice que la entregará a su representante pero es frecuente no aclarar su nombre, quizás porque lo dan por sobreentendido. En algunos contratos hay que deducir que en el barco viaja un representante del mercader o el propio mercader ya que no se hace mención a la figura del representante y la mercancía debe venderse y cargar otra, previa compra.

³⁴⁴ MARTINEZ SHAW Carlos, “Cataluña en la carrera de Indias”, Crítica, Barcelona, 1981, del mismo autor “El derecho y el mar en la España moderna”, Universidad de Granada, Granada, 1995, También PETIT, C. “La compañía mercantil bajo el régimen de las ordenanzas del consulado de Bilbao1737-1829”, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1979, ver, PORRAS ARBOLEDA, PA. “La practica mercantil marítima en el Cantábrico oriental siglos, XV- XIX”, Madrid, 2002, VILLAR Pierre, “Economía, derecho, Historia, conceptos y realidades”, Ariel, 1983, CARRASCO GONZALEZ, M^a Guadalupe, “Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, (1650-1700)”, en, *Estudios de historia económica*, nº 35, 1996, Pgs. 9-120

Finalizan los contratos con el precio, expresado en la cantidad total o bien por unidad de volumen o peso, y la forma de pago por lo general un 50% en el puerto de destino y otro 50% a la vuelta. Como dijimos antes se establecen plazos para la carga y descarga a partir de los cuales se acuerda el pago de una penalidad diaria para cubrir los gastos del barco y tripulación.

Los gastos por avería, cuyos partes ante escribano constituyen una rica fuente de datos, son siempre a cargo del mercader que fleta el barco, cuando el flete se divide entre dos o tres mercaderes, las averías son proporcionales a la parte ocupada del barco por cada uno de ellos.

La expresión “*por su sombrero*” que aparece en el caso del “Santísima Trinidad” y “La Dililense” o tantos otros, equivale a la utilizada por la marina mercante inglesa “*por su capa*”, una gratificación especial que se hace al capitán por una travesía sin problemas.

En toda la documentación manejada no se ha encontrado ningún contrato de seguro marítimo, ni de carga ni de casco, tampoco referencia alguna a los mismos el los partes de avería.

Fletes

fecha	ruta	mercancía	importe
06/04/1653 ³⁴⁵	Gijón- Dunkerque - Gijón	mercancías lícitas	500 reales de plata de a 8
06/08/1653 ³⁴⁶	Gijón - Waterford- Gijón	mercancías lícitas	500 reales de plata de a 8
03/02/1654 ³⁴⁷	Gijón-Galicia-Gijón	mercancías lícitas	200 reales de vellón
06/03/1654 ³⁴⁸	Gijón - San Sebastián	500 fanegas de trigo, maíz y escanda	3 reales de vellón y cuartillo de vellón / fanega

13/03/1654 ³⁴⁹	Gijón- San Lucar de Barrameda	barco completo con frutos de la tierra	5 reales de vellón / fanega
03/08/1654 ³⁵⁰	Gijón - San Sebastián	400 fanegas de trigo	3 reales de vellón / fanega
10/09/1654 ³⁵¹	Gijón-San Sebastián	trigo	3 reales de vellón menos cuartillo de vellón/ fanega
02/10/1654 ³⁵²	Gijón-Higerling-Edimburgo	frutos de la tierra	400 reales de plata de a 8
02/10/1654 ³⁵³	Gijón - San Sebastián	trigo, barco completo	3 reales de vellón menos un cuartillo de vellón/ fanega
07/10/1654 ³⁵⁴	Gijón - Bilbao	frutos de la tierra	750 RV
12/10/1654 ³⁵⁵	Gijón- Ostende	castaña, avellana, limón, naranja	300 reales de plata de a 8 por 1/2 barco
23/11/1654 ³⁵⁶	Gijón - San Sebastián	Trigo barco completo	3 reales de vellón menos cuartillo de vellón / fanega
08/01/1655 ³⁵⁷	Gijón - San Sebastián	navío completo de trigo	3 reales de vellón menos 1/4 vellón / fanega
08/01/1655 ³⁵⁸	Gijón - Waterford- San Sebastián	barco completo, avellana, naranja, limón, varios	540 reales de plata
24/02/1655 ³⁵⁹	Gijón - San Sebastián	224 fanegas de habas, 345 fanegas de trigo	4 reales de vellón /fanega
13/03/1655 ³⁶⁰	Gijón - Bilbao	80 fanegas de trigo, 129 fanegas de maíz, 13 y 1/2 fanegas de habas	3 reales de vellón / fanega

18/03/1655 ³⁶¹	Gijón- Waterford- Gijón	naranja, limón, avellana, hierro	550 reales de plata de a 8
01/05/1655 ³⁶²	Gijón - Portugaleta	228 fanegas de maíz	3 reales de vellón / fanega
08/05/1655 ³⁶³	Gijón - San Sebastián	341 fanegas de trigo, 29 fanegas de cebada negra	3 reales de vellón menos 1/4 de vellón / fanega
28/10/1655 ³⁶⁴	Gijón - Cádiz	nuez, avellana, 1 Tonelada. de chicharro	275 reales de vellón /tonelada
01/11/1655 ³⁶⁵	Gijón - Vigo - Pontevedra	navío completo de nuez y avellana	50 reales de vellón / tonelada
15/11/1655 ³⁶⁶	Gijón - Comillas	23 barricas grasa de ballena	18 reales de vellón / barrica
16/11/1655 ³⁶⁷	Gijón - San Vicente la Barquera	sardina	600 reales de vellón
16/01/1656 ³⁶⁸	Gijón - San Sebastián	mercancia lícita	750 reales de vellón
07/03/1657 ³⁶⁹	Gijón- Villagarcía- Bilbao	Varios- maíz (mijo gordo)	3 reales de vellón y cuartillo de Vellón
07/11/1659 ³⁷⁰	Villaviciosa-Gijón	135 cargas de avellana	4 reales de vellón / carga
13/05/1660 ³⁷¹	Gijón- Nantes	madera y hierro	183 reales de plata de a 8 y 1/2
09/12/1661 ³⁷²	Gijón- La Coruña	200 fanegas pan de grana (escanda)	1.500 reales de vellón = 7,5 reales de vellón / fanega

27/07/1662 ³⁷³	Gijón -Bilbao	118.000 RV (bula de la Santa Cruzada	900 reales de vellón
09/02/1664 ³⁷⁴	Francia- Gijón	1.582 fanegas de sal	6 reales de vellón y 3/4 fanega
21/10/1664 ³⁷⁵	Francia- Gijón- Bayona	280 fanegas de sal- 145 cargas de avellana, 60 fanegas de avellana, 20 cargas avellana curada	7 reales de vellón /fanega
26/06/1665 ³⁷⁶	Gijón- Bristol- Gijón	avellana, nuez, 36000 naranjas, 20000 limones- géneros	4.800 reales de vellón, 1/4 de las mercancías de ida y vuelta son por cuenta y riesgo del capitán
26/11/1665 ³⁷⁷	Francia-Gijón- Holanda	710 fanegas de sal- 30000 naranjas, 50000 limones, 6000 sardinas, 100 tablas de nogal	6 reales de vellón / fanega de sal = 2.840 reales de vellón (Francia-Gijón)
06/02/1666 ³⁷⁸	San Lucas de Barrameda- Bristol- San Lucas de Barrameda	géneros lícitos	1.300 reales de plata de a 8 doble + gratificación por huir del corso
03/05/1666 ³⁷⁹	Gijón- Ostende - Gijón	mercancía lícita	950 reales de plata de a 8
02/02/1667 ³⁸⁰	Gijón- Ostende-Gijón	32 toneladas, frutos de la tierra	540 reales de plata de a 8
12/10/1667 ³⁸¹	Gijón- Galicia - San Sebastián	900 millares de sardinas	4 reales de vellón /millar a San Sebastián y 3 reales de vellón / millar a Bilbao

24/11/1667 ³⁸²	Francia-Gijón	sal	4RV / fanega
10/02/1668 ³⁸³	Gijón- Bilbao	300 cargas de avellana (200 verde, 100 tostada)	5 reales de vellón / carga
13/05/1668 ³⁸⁴	Francia- Gijón- Holanda	sal- 220.000 naranjas y 20.000 limones	3.500 reales de vellón (Francia- Gijón)
09/10/1668 ³⁸⁵	Gijón-Cork (Inglaterra)	mercancías lícitas	575 reales de plata de a 8, le entregan para el factor 2.300 reales de plata
20/10/1668 ³⁸⁶	Gijón- Ostende	avellana, naranja, limón	125 pesos de plata
21/04/1669 ³⁸⁷	Francia- Gijón	910 fanegas de sal	8 reales de vellón y 1/2 por fanega
23/07/1669 ³⁸⁸	Pulien(Francia)- Villaviciosa	sal de pala alta	4 reales de vellón / fanega
17/10/1669 ³⁸⁹	Villaviciosa - Ámsterdam	castaña verde	1/3 de la carga
20/10/1669 ³⁹⁰	Gijón - Waterford	40 toneladas frutos de la tierra	400 reales de plata de a 8
20/01/1670 ³⁹¹	Gijón - Dublín - Gijón	frutos de la tierra	410 reales de plata = 4.500 reales de vellón
27/03/1670 ³⁹²	Gijón - Bilbao	avellana verde	5 RV/ carga

03/01/1671 ³⁹³	Gijón- Ámsterdam- Gijón	25 toneladas, frutos de la tierra- mercancías lícitas	400 reales de plata de a 8
21/02/1671 ³⁹⁴	Gijón-Alburquerque - Gijón	avellana seca, limones, naranjas, barco completo	262 reales de plata doble
08/04/1671 ³⁹⁵	Gijón - Holanda	40 cargas de avellana	26 reales de vellón / carga
06/07/1671 ³⁹⁶	Gijón-Cádiz	madera de nogal, barco completo	½ del valor de la carga
14/10/1671 ³⁹⁷	Gijón- Mederburg	frutos de la tierra	800 florines
01/12/1671 ³⁹⁸	Gijón- Villaviciosa- Harlem	avellana	20 reales de plata
15/02/1672 ³⁹⁹	Gijón- Dublín-Gijón	Mercancías lícitas, barco completo	350 reales de plata de a 8
04/08/1672 ⁴⁰⁰	Gijón- Ostende	112 cargas de avellana	9 reales de plata / fanega
20/10/1672 ⁴⁰¹	Gijón - La Coruña	310 quintales de yeso	3 reales de vellón / quintal
16/08/1673 ⁴⁰²	Francia- Gijón- Holanda	sal – 20.000 naranjas, 6.000 limones	1.500 reales de vellón (Francia-Gijón)
27/09/1673 ⁴⁰³	Francia - Gijón	sal	6 reales de vellón / fanega
27/09/1673 ⁴⁰⁴	Francia- Gijón	sal	6 reales de vellón / fanega
07/06/1674 ⁴⁰⁵	Gijón - Bristol - Gijón	Avellana, mercancía lícita	20 reales de plata / tripulante

11/11/1675 ⁴⁰⁶	Gijón - Bristol- Gijón	avellana, 130 quintales de palillo de tabaco	50 reales de vellón / quintal
13/08/1678 ⁴⁰⁷	Dublin- Gijón	560 cueros curtidos	2 reales de vellón y cuartillo de plata / cuero
14/08/1683 ⁴⁰⁸	Gijón -Irlanda-Gijón	frutos de la tierra, mercancías, barco completo	165 pesos de plata blanca mas 2 doblones de oro por su sombrero
10/04/1684 ⁴⁰⁹	Gijón- Bilbao	barricas grasa de arder	11 reales de vellón / barrica
10/05/1684 ⁴¹⁰	Gijón- Bilbao	barricas grasa de arder	12 reales de vellón / barrica
13/09/1684 ⁴¹¹	San Juan de Luz -Gijón	100 barricas grasa de arder	12 reales de vellón / barrica
05/10/1684 ⁴¹²	Burdeos- Ribadesella	2.460 fanegas de sal	21 reales de plata por /50 fanegas
29/03/1688 ⁴¹³	Pontevedra - Gijón	20 pipas de vino de Ribadavia	25 reales de plata / cada pipa
09/04/1688 ⁴¹⁴	Gijón - Vigo	varios	465 reales de vellón / cada patache
15/08/1690 ⁴¹⁵	Gijón- Oporto	cables jarcias cañones	150 escudos de plata de a 10
15/08/1690 ⁴¹⁶	Gijón - Oporto	Madera para barcos	250 escudos de plata blanca
31/08/1690 ⁴¹⁷	Gijón-Lisboa- Castropol, ó Luarca, ó Avilés, ó Gijón	sal	1/2 escudo de plata./ fanega

06/05/1691 ⁴¹⁸	Gijón -Cádiz- Gijón	tablas roble para barcos	580 escudos de plata de a 15 reales de vellón c/u
11/10/1691 ⁴¹⁹	Gijón- Cádiz- Gijón	tablas de roble para barcos	500 escudos de plata de a 13 reales de vellón c/u
10/12/1691 ⁴²⁰	Gijón- Bilbao -Gijón Cádiz	madera barcos	278 escudos de plata de 10 c/u más 4 escudos de plata por su sombrero
16/12/1691 ⁴²¹	Gijón- Bilbao -Gijón Cádiz	tablas para barcos	266 escudos de plata de a 10 c/u
26/03/1665 ⁴²²	Gijón- Bristol- Gijón	avellana, naranja y limón	5.500 reales de vellón, ¼ del flete es por cuenta y riesgo del capitán
16/10/1654 ⁴²³	Gijón - Ostende	Avellana, naranja, limón	300 reales de plata de a 8 por ½ barco

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

- ³⁴⁵ AHA. Lg. 1818/01, s/f. Barco Santiago el Mayor” Al capitán por su sombrero 25 reales de plata, se compromete a tener la fragata estanca y amarinerada de quilla y costado y armada con cuatro piezas de pedreros y cuatro mosquetes, cuando lleguen a Dunkerque tienen 24 días para descargar y cargar de nuevo el barco, después 6 reales de plata de a 8 de penalidad para mantenimiento de la tripulación
- ³⁴⁶ AHA. Lg. 1818/01 sf. Barco, “Lucía”
- ³⁴⁷ AHA. Lg. 1818/01 sf. Barco, “Lucía”
- ³⁴⁸ AHA. Lg. 1809/01 sf. Barco, San Juan Bautista, se compromete a tener el barco estanco y amarinerado de costado y quilla, tienen 20 días para cargar e San Sebastián después 50 reales diarios de penalidad
- ³⁴⁹ AHA. Lg. 1819/01 sf. Barco, Nuestra Señora de la Asunción, el flete incluye 1 vaca en canal y 1 pipa de sidra para sustento de la tripulación
- ³⁵⁰ AHA. Lg. 1809/01 sf. Barco, Santa Ana SE compromete apagar el fletador las averías y demoras acostumbradas
- ³⁵¹ AHA. Lg. 1809/01 sf Barco, San Juan, el capitán se compromete a cargar toda la mercancía posible sin faltar a la navegabilidad del navío, a partir del final de Octubre sin recibir la carga 50 reales diarios de penalidad
- ³⁵² AHA. Lg. 1816/06 sf. Barco, San Jorge, el flete es por medio barco por lo que se obligan a pagar la mitad de las averías si las hubiere
- ³⁵³ AHA. Lg. 1809/01 sf. Barco, Nuestra. Señora. Del Rosario, A partir del día 18 sin recibir carga, 50 reales de vellón diarios para mantenimiento de la tripulación y 1real de plata de a 8 diario para el capitán
- ³⁵⁴ AHA. Lg. 1816/06 sf. Barco, Espíritu Santo, el flete se paga en destino a los siete días de la llegada
- ³⁵⁵ AHA. Lg. 1816/06 sf. Barco, La Estrella, Se comprometen a vender juntas las dos mitades fletadas del barco, las averías a medias, Penalidad de 50 reales a partir de los 18 desde la llegada
- ³⁵⁶ AHA. Lg. 1809/01 sf. Barco, Santo Rostro de Burgos
- ³⁵⁷ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, San Juan, Le entregarán la mercancía dentro de los ocho días posteriores a la firma del documento, tal como se acostumbra para este tipo de carga
- ³⁵⁸ AHA. Lg. 1818/04 sf. Barco, La Estrella de Mar, La mitad e los 500 reales de plata se pagan en la ciudad de Waterford, la otra mitad en Gijón después de descargar la mercancía en San Sebastián, tienen 35 días desde la llegada a Waterfor para cargar el barco , después penalidad de 50 reales diarios
- ³⁵⁹ AHA. Lg. 1818/02 sf. Barco, La Estrella, desde la llegada a San Sebastián tienen 23 días para vender la mercancía y pagar el flete, después 50 reales diarios de penalidad
- ³⁶⁰ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, Nuestra. Señora. De Covadonga
- ³⁶¹ AHA. Lg. 1818/02 sf. Barco, La Estrella de la Mar, El pago del flete, 50% en Waterfor y el 50% restante en Gijón, tienen treinta y cinco días para descargar, y cargar mercancía en Waterfor, después 50 reales diarios de penalidad
- ³⁶² AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, Santo Sagrario

-
- ³⁶³ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, San Pedro, 50 reales diarios por demora
- ³⁶⁴ AHA. Lg. 1818/02 sf. Barco, La Estrella, 66 reales por cada día de demora, la costumbre en fragatas de ese porte, la tripulación llevados toneladas de frutos de la tierra a su riesgo
- ³⁶⁵ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, Nuestra Señora. de Monserrat, los gastos de demora son dos ducados diarios
- ³⁶⁶ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, Nuestra. Señora. De Contrueces
- ³⁶⁷ AHA. Lg. 1809/02 sf. Barco, Santa Justina, por gastos de demora dos ducados diarios
- ³⁶⁸ AHA. Lg. 1818/03 sf. Barco, Santa Catalina, treinta días de mora para carga y descarga, después 22 reales de vellón diarios
- ³⁶⁹ AHA. Lg. 1818/04 sf. Barco, Santiago, treinta días de mora y 22 reales de vellón de penalidad diaria
- ³⁷⁰ AHA. Lg. 1819/02 sf. Barco, San Antonio de Padua
- ³⁷¹ AHA. Lg. 1843/01 s/f. Barco, Nuestra Señora del Rosario, los fletadores se obligan a cargar el navío dentro en el plazo de 8 días, después tienen penalidad de 4 ducados diarios, el flete se lo tienen que pagar antes de los 15 días siguientes a la llegada después penalidad de 4 ducados diarios
- ³⁷² AHA. Lg. 1843/01 fl. 130, Barco, Nuestra Señora de Begoña
- ³⁷³ AHA. Lg. 1836/02 fl.189, Barco, Nuestra. Señora. de Contrueces
- ³⁷⁴ AHA. Lg. 1837/01 sf. Barco, Munster
- ³⁷⁵ AHA. Lg. 1830/01 sf. Barco, San Esteban
- ³⁷⁶ AHA. Lg. 1830/01 sf. Barco, Nuestra. Señora. de Aguirre, en Bristol tienen 20 días para la descarga y cargar más mercancía después penalidad de 2 reales de plata de a 8 cada día, 1.000 reales se pagan en Bristol y 3.800 en Gijón
- ³⁷⁷ AHA. Lg. 1830/02 sf. Barco, La Mariana. El flete se lo paga el receptor de la sal del alfolí de Gijón, lo invierte en frutos dela tierra para el viaje de vuelta
- ³⁷⁸ AHA. Lg. 1837/02 sf. Barco, Nuestra. Sra. Del Rosario San pedro y San Antonio, el capit,an recibe una gratificación de 100 reales de plata de a ocho por conseguir huir de dos barcos corsarios que les persiguieron a la altura de Finisterre
- ³⁷⁹ AHA. Lg. 1837/02 sf. Barco, El Angel de la Guarda, el flete lo paga el receptor de la sal del alfolí de Gijón
- ³⁸⁰ AHA. Lg. 1838/01 sf. Barco, San Miguel, se compromete a tener el barco en el puerto de Gijón el primer día de Marzo para tomar la carga, cobra el 50% del flete en Ostende y la otra mitad en Gijón a la vuelta, la mitad en plata y la mitad en oro al cambio de 1 doblón / 4 pesos, no puede llevar en el barco a ninguna otra persona, si lo hace paga 50 pesos de plata a descontar del flete.
- ³⁸¹ AHA. Lg. 1830/04 sf. Barco, San Pedro
- ³⁸² AHA. Lg. 1830/04 sf. Barco, Espíritu Santo, viene consignado al administrador de las salinas el flete lo paga el receptor de la sal
- ³⁸³ AHA. Lg. 1838/02 sf. Barco, San Miguel, se obligan a darle para el día 1 de Enero la carga en el puerto de Gijón

-
- ³⁸⁴ AHA. Lg. 1830/05 sf. Barco, el barco trajo sal párale alfolí de la ciudad, el capitán invierte el flete en frutos de la tierra
- ³⁸⁵ AHA. Lg. 1830/05 sf. Barco, San Pedro y las Animas del Purgatorio, por día de demora cobrara en Cork 2 reales de plata de a 8 diarios
- ³⁸⁶ AHA. Lg. 1854/04 fl. Barco, San Matías,
- ³⁸⁷ AHA. Lg. 1830/06 sf. Barco, Nuestra. El Túrido, del flete el capitán invierte 5.798 reales de vellón en la compra de mercancías para la vuelta el resto lo asigna a sus gastos y a los de la tripulación
- ³⁸⁸ AHA. Lg. 1838/03 sf. Barco, Nuestra. Señora de la Anunciación. Se detendrá 12 días en Poulieu para recibir la carga a partir de ese día 8 reales de plata blanca de a 8, otros 12 días en Villaviciosa para la descarga a partir de ese día a 4 reales de a 8 de plata blanca
- ³⁸⁹ AHA. Lg. 1839/03 sf. Barco, Nuestra Señora de la Anunciación. Por cada día que pase del 20 de Noviembre sin recibir la carga, 4 reales de a 8 como penalidad
- ³⁹⁰ AHA. Lg. 1838/03 sf. Barco, San Antonio de Padua. Cuando llegue a Waterford tiene para vender la mercancía y comprar otra 24 días, pasados éstos pagará 32 reales de plata diarios
- ³⁹¹ AHA. Lg. 1854/02 fl. 13, Barco, San Antonio de Padua, entre las condiciones del flete está que ningún otro mercader pueda cargar en el navío, pasados 24 días en Dublín pagan una penalidad de 32 reales de plata cada día. De flete pueden cobrar 410 reales de plata de a 8, o, 4,500 de vellón a elegir
- ³⁹² AHA. Lg. 1839/01 sf. Barco, Nuestra Señora del Rosario. Tienen 8 días para la descarga a partir del octavo 20 reales de vellón diarios
- ³⁹³ AHA. Lg. 1848/01 fl. 37, Barco, Santa Ana. Tiene 24 días para descargar y volver a cargar en Ámsterdam a partir de dicho día penalidad de 2 reales de plata de a 8 diarios por los gastos del barco y tripulación
- ³⁹⁴ AHA. Lg. 1839/02 sf. Barco, La Villa de Róterdam, las averías y los gastos de carga y descarga son por cuenta del mercader
- ³⁹⁵ AHA. Lg. 1839 sf. Barco, La María
- ³⁹⁶ AHA. Lg. 1834/02 sf. Barco, La Santísima Trinidad. Si el fletador lleva otras mercancías además de la madera el flete es de 200 reales de vellón por tonelada
- ³⁹⁷ AHA. Lg. 1854 sf. Barco, La villa de Remiden. Penalidad de 4 reales de plata de a 8 por cada día que tenga que esperar por la carga a partir del décimo
- ³⁹⁸ AHA. Lg. 1848/01 fl. 3, Barco, Sra. María. El flete es por ir a Villaviciosa a cargar la mercancía desde Gijón, este flete es suplementario del principal a Harlem
- ³⁹⁹ AHA. Lg. 1855 fl. 123, Barco, San Buenaventura. Desde la descarga tienen 20 días para cargarlo de nuevo en Dublín después penalidad de 50 reales de plata diarios por los gastos del barco y la tripulación
- ⁴⁰⁰ AHA. Lg. 1855 fl. 44, Barco, Nuestra. Señora. de Covadonga. Penalidad por cada de retraso en la descarga a partir del día 20 de la llegada 15 reales de plata al día
- ⁴⁰¹ AHA. Lg. 1860/01 fl. 281, Barco, La Virgen del Buen Suceso. Si pasan 8 días desde la llegada sin cobrar el flete pasa a ser de 4 reales de vellón por quintal

- ⁴⁰² AHA. Lg. 1831/04 sf. Barco, Mariana, llega a Gijón fletada por la real administración con carga de sal, el flete lo paga Domingo de Condres, el capitán lo invierte en frutos de la tierra
- ⁴⁰³ AHA. Lg. 1860/02 fl. 6, Barco, La Fortuna, viene fletado por Antonio de León y Almansa para el alfolí de Gijón
- ⁴⁰⁴ AHA. Lg. 1860/02 fl. 26, Barco, Nuestra Señora De Contrueces
- ⁴⁰⁵ AHA. Lg. 1831/05 sf. Barco, La Virgen de las Nieves, los tripulantes forman sociedad y cobran 20 reales de plata cada uno de flete
- ⁴⁰⁶ AHA. Lg. 1855 fl. 96, Barco, Nuestra Señora del Rosario, Lo fleta Hilario de Tineo Jove, administrador del estanco de tabaco del Principado, se compromete a pagar el flete en el plazo de un mes desde la entrega de la mercancía
- ⁴⁰⁷ AHA. Lg. 1861/03 fl. 10, Barco, La Trinidad. 2 reales de vellón por docena de medias, 2 por cada docena de guantes y dos por cada docena de otras mercancías
- ⁴⁰⁸ AHA. Lg. 1863/01 sf. 26, Barco, Dililense. Penalidad de 4 pesos de plata a partir de los 10 días de la llegada por mora
- ⁴⁰⁹ AHA. Lg. 1868/02 fl. 91, Barco, Virgen de Covadonga. Penalidad después de 8 días desde la llegada de 10 reales de vellón diarios
- ⁴¹⁰ AHA. Lg. 1868/02 fl. 100, Barco, La Virgen del Buen Suceso
- ⁴¹¹ AHA. Lg. 1868/03 sf. 85, Barco, San Miguel, El mercader que manda las barricas paga el flete a Toribio Menéndez Madera, corresponsal de Carlos de Oyarzabal, capitán francés de San Juan de Luz
- ⁴¹² AHA. Lg. 1868/02 fl. 280, Barco, La Dama Maria de Nantes Penalidad de 20 reales diarios por demora
- ⁴¹³ AHA. Lg. 2028/02 fl. 2, Barco, Nuestra Señora Del Carmen y San Antonio
- ⁴¹⁴ AHA. Lg. 2028/02 fl. 22, Barco, 2 pataches
- ⁴¹⁵ AHA. Lg. 1864/02 fl. 34, Barco, Santa Teresa de Jesús
- ⁴¹⁶ AHA. Lg. 1869/02 sf. 64, Barco, Santa Teresa de Jesús, el flete es por ocupar una parte del barco,
- ⁴¹⁷ AHA. Lg. 2028/02 fl. 54, Barco, Santa Teresa de Jesús. El pago a los seis días de la llegada, es un flete distinto del anterior
- ⁴¹⁸ AHA. Lg. 1869/03 fl. 6, Barco, Nuestra Señora de la Asunción y San Nicolás La penalidad es de 100 reales de plata diarios por mora en el pago a partir del día 18 desde la llegada. Gratificación 20 escudos de vellón por su sombrero
- ⁴¹⁹ AHA. Lg. 1969/03 fl. 84, Barco, Nuestra Señora del Rosario Penalidad de 50 reales de plata al día a partir del 18 desde la llegada por mora. Gratificación al capitán 6 reales de plata por su sombrero
- ⁴²⁰ AHA. Lg. 1869/03 fl. 37, Barco, La Santísima Trinidad Penalidad de 20 reales de plata al día por mora en el pago a partir del día 15 desde la llegada
- ⁴²¹ AHA. Lg. 1869/03 fl. 36, Barco, San Pedro, Penalidad de 20 escudos por día a partir del día 15 desde la llegada por retraso en el pago
- ⁴²² AHA. 1830/02, s/f. Barco, Nuestra señora de Aguirre
- ⁴²³ AHA. Lg. 1816/06, s/f, Barco, La Estrella, Es el flete de la otra mitad del barco de la nota al pie n° 514

CAPITULO 6

LOS COMERCIANTES

6.1 Instrumentos del comercio.

Los instrumentos utilizados en el comercio marítimo de Asturias son forzosamente los mismos que usan aquellos con los que comercia, letras de cambio y pagarés que endosados de unos a otros, multiplican la masa monetaria en circulación y evitan el coste que suponía el transporte de la moneda⁴²⁴.

Las cartas de pago, que no eran otra cosa que un recibo por el que se reconocía un cobro y se daba por finiquitada una deuda o parte de ella son muy numerosas. Las obligaciones recogen el reconocimiento legal de una deuda por el motivo que fuere “*por razón de*”, en las operaciones de préstamo “*por razón de otra cantidad igual entregada por hacer un bien*”, por supuesto, no figura el interés en ninguna operación de préstamo⁴²⁵entre

⁴²⁴ En los contratos, y en especial en aquellos en que el importe era alto se especifica siempre además de a quien se paga y la fecha, donde, generalmente en el domicilio del acreedor, en los pagos por arrendamientos de rentas reales, el transporte del dinero a Madrid suponía un coste que se tenía en cuenta

⁴²⁵ CLAVERO Bartolomé, “Prohibición de la usura y constitución de rentas”, en, Moneda y crédito, nº 143, 1977, Pgs. 107-131

particulares. Los poderes para ejercitar derechos, generalmente de cobro ante particulares, o ante la justicia ordinaria con jurisdicción en estas causas.

Todo este sistema funcionaba basado en la confianza mutua, no eran muchos y se conocían directamente o por referencias, los comerciantes, los maestros de barco, los escribanos o los agricultores lo eran por generaciones en una sociedad con una movilidad social prácticamente nula.

En 1682 Pedro Alonso Lavandera⁴²⁶, comerciante de Gijón, dio orden a su corresponsal en Cádiz Fernando Pérez de entregar al capitán gaditano Juan Bautista Cabra una partida de azabache valorada en 453 reales de plata de a 8, este a su vez debía entregarla en Cartagena de Indias al comerciante Gonzalo Zambrano. Transcurridos cuatro años el capitán entregó en Gijón a Pedro Alonso Lavandera los 453 pesos en doblones, después de que Zambrano vendiera la mercancía y le diera el dinero.

6.2 Inversores a riesgo de quilla.

El instrumento financiero mas utilizado por los mercaderes necesitados de financiación es el préstamo a la gruesa o cambio marítimo, según Martínez Shaw⁴²⁷ (1981) consiste en.

(...) el anticipo monetario que un comerciante concede a otro para que pueda realizar una operación, que implica siempre el desplazamiento por vía marítima.

Las escrituras de riesgo se redactan en papel sellado a partir del arbitrio⁴²⁸ de 1636. El deudor puede ser el maestro del que

⁴²⁶ AHA. Lg. 1863/02, fl 6,

⁴²⁷ MARTINEZ SHAW Carlos, “Cataluña en la carrera de Indias”, Crítica, Barcelona, 1981, añade, el prestamista no hace sino invertir su dinero en una empresa cuya administración y objetivo desconoce y cuyo resultado económico es indiferente para el resultado de su inversión, pues esta devenga un interés prefijado independientemente de la trayectoria del negocio. Independiente salvo en un punto, si el navío o la carga se pierden durante la navegación, el préstamo que según la formula viaja a riesgo de mar se da también por perdido

⁴²⁸ DOMÍNGUEZ ORTIZ A, “Política y hacienda de Felipe IV”, Madrid, 1983

es fiador el armador, el comerciante dueño de las mercancías o solo el armador, la tipología es amplia y lo mismo ocurre con los tomadores del riesgo, aunque en la mayoría de los casos son hombres de negocios locales, dedicados a la administración de rentas reales (tabaco, sal, aguardiente etc.)

En todos los casos analizados el riesgo se toma para viaje de ida y vuelta y en todos, el tipo de interés es muy alto comparados con los de la carrera de Indias, teniendo en cuenta que los convoyes a América tardaban una media de 16 meses en volver⁴²⁹

El tipo de Interés del que hablamos y que figura en las escrituras a riesgo no es anual. Es aplicable a un tiempo máximo en días que no conocemos exactamente a la firma del contrato, es decir, el importe exacto de los intereses es prefijado así como el tiempo máximo para el viaje de ida y vuelta, más unos días también estipulados para que puedan venderse las mercancías. Además, el riesgo de una expedición no es mancomunado, se va distribuyendo entre distintos tomadores que entregan el dinero en distintas escrituras y fechas que como dijimos no cuentan para el cálculo del interés.

Es decir, cuando se estipula un 28% de interés se refieren a mes y medio más un tiempo adicional desde la vuelta al puerto de origen que oscila entre uno y tres meses⁴³⁰.

⁴²⁹ C ARRASCO GONZALEZ M^a. Guadalupe, “Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, (1650-1700)”, en Estudios de historia económica, n° 35, 1996, Estima que los intereses para un viaje de ida y vuelta a Veracruz en 1690 eran del 42% pg. n° 95

⁴³⁰ Sobre instrumentos financieros y el comercio marítimo, BERNAL Antonio, “La financiación de la carrera de indias (1492-1824), dinero y crédito en el comercio colonial español con América”, en, Sevilla 92 Fundación el monte, Sevilla, 1992, FERREIRO Porto, “Fuentes para el estudio de las formulas de crédito popular en el Antiguo Régimen”, en, *Actas de las 1ª jornada de metodología aplicada de las ciencias históricas. Vol. 3, Metodología de la historia moderna: Economía y Demografía*, Serv. Publi. Universidad de Santiago de Compostela, 1975, Pgs. 760 y ss., también, OTAZU A. “Dinero y crédito siglos XVI-XIX”, en, *Primer coloquio Internacional de Historia Económica*, Madrid, 1978, sobre seguros marítimos en el siglo XVII, HERRERO GIL M^a: Dolores, “¿De la confusión a la negación?: Reflexiones sobre la utilidad aseguradora del contrato de riesgo”, en, *Espacio tiempo y forma*, n° 18-19, 2005, Pgs. 133-154, y también PONS PONS Jeronía, “Compañías de seguro marítimo en España 1650-1800”, en, *Hispania*, n° 225, 2007, Pgs. 271-294

De ello podemos deducir dos cosas: la primera, que la expectativa de beneficio para el comerciante es alta, tanto en los productos que pensaba vender allí como en los que trae, la segunda, que existía un riesgo cierto de perder el capital, por el corso o por la navegación, pero no tanto como para no arriesgarse.

La paradoja al precio del dinero, por expedición, y no en función del tiempo, es que su coste real es tanto mayor cuanto menor sea la duración de la misma y por tanto su riesgo. Según las estimaciones de Carrasco González los intereses de un viaje de ida y vuelta a Veracruz eran del 42% para un tiempo aproximado de año y medio necesario para ir y volver con los galeones. En una operación de cabotaje costero también de ida y vuelta Gijón –Bilbao, que incluye la estancia en puerto para carga y descarga, los contratantes estiman tiempo máximo de quince días.

El inversor, aporta 2.000 reales de vellón a riesgo de quilla, que el mercader debe devolver dentro de dos años, en los que hará salvo imponderables de la mar dos viajes mensuales comprando y vendiendo mercancía con los 2.000 reales de vellón, el interés es del 14 % por viaje⁴³¹.

Inversores a riesgo de quilla

inversor	mercader	ruta	importe	%
Alonso Carreño Bango	Juan de González	Gijón - Holanda - Gijón	1.500 reales de vellón	30
Ana Moran	Gregorio Pérez Costa	Gijón -Bristol -Gijón	29 reales de plata	25
Antonio de la Llera	Antonio de la Busta y Antonio Robledo Granda	Gijón - Londres- Bilbao	100 escudos de plata, de a 10	25


⁴³¹ AHA. Lg. 1837/01, s/f. 06/10/1664, El mercader es Juan Lavandera Bandujo y el inversor Justo Carlier

Antonio de la Llera	Francisco de Granda Valdés	Lastres - Inglaterra-Gijón	100 escudos de plata de a 10	25
Antonio Nanclares Gamboa	Toribio Zarracina	Gijón -Irlanda-Gijón	250 pesos de plata	28
Antonio Nanclares Gamboa	Menéndez Valdés de Cornellana	Gijón - Irlanda - Gijón	150 pesos de plata blanca	28
Antonio Nanclares Gamboa	José Alvarez	Gijón -Irlanda-Gijón	350 pesos de plata blanca	28
Antonio Prada Guerta	Francisco de Granda Valdés	Lastres-Inglaterra-Gijón	150 escudos de plata de a 10	25
Fernando de Valdés Hevia	Lucas Robledo Castillo	Lastres-Inglaterra-Lastres	80 doblones de oro de 2 son. y 32 escudos plata de 10	25
Fernando Moran Lavandera	Juan de Sala Valdés	Gijón- Irlanda-Gijón	100 escudos de plata de a 10	20
Francisco Menéndez Madera	Jhon Colins	Gijón -Galicia -Bilbao	150 pesos de plata blanca	20
Gabriel Rodríguez Menéndez	Gregorio Pérez Costa	Gijón - Bristol - Gijón	100 reales de plata	25
José García	Juan del Castillo	Lastres-Inglaterra -Gijón	250 escudos de plata de a 10	25
José García Viñero	Francisco de Granda Valdés	Lastres - Inglaterra - Gijón	300 escudos de plata de a 10	25

Juan Alvarez de la Viña	Antonio de la Busta y Antonio Robledo Granda	Gijón -Londres -Bilbao	125 pesos de plata	30
Juan Alvarez de la Viña	Antonio Robledo	Lastres-Inglaterra-Irlanda- Gijón	50 escudos de plata. de a 10	25
Juan Alvarez de la Viña	Juan Robledo Castillo	Lastres-Inglaterra - Gijón	100 escudos de plata de a 10	20
Juan Carrio Miranda	Juan de la Sala Valdés	Gijón- Irlanda -Gijón	100 escudos de plata de a 10	20
Juan Carrio Miranda	Antonio de la Busta y Antonio Robledo Granda	Lastres - Irlanda-Inglaterra -Gijón	100 escudos de plata de a 10	25
Juan Menéndez Valdés	Francisco de Granda Valdés	Lastres - Inglaterra - Gijón	200 escudos de plata de a 10	25
Juana Menéndez	Rodrigo Menéndez	Gijón - Provincias del Reino	600 reales de vellón por dos años, al 10% cada viaje	10
Julio Alvarez de la Viña	Juan Robledo Castillo	Lastres-Inglaterra - Gijón	150 escudos de plata. de a 10	25
Julio Alvarez e la Viña	Francisco de Granda Valdés	Lastres-Inglaterra- Gijón	200 escudos de plata de a 10	25
Julio Carrio Miranda	Antonio Robledo	Lastres-Inglaterra-Irlanda- Gijón	100 escudos de plata de a 10	25
Julio Carrio Miranda	Juan Robledo Castillo	Lastres-Inglaterra- Gijón	100 escudos de plata de a 10	25

Justo Carlier	Juan lavandera Bandujo	Gijón - Bilbao	2000 reales de vellón al 14% cada ida y vuelta = 15 días	14
Marcos Menéndez Lavandera	Menéndez Valdez de Cornellana	Gijón - Irlanda Gijón	200 pesos de plata blanca 1/2 en dobloones de oro	28
Toribio Menéndez Gutiérrez	George Delaid	Gijón - Andalucía	1.500 reales de vellón	40
Toribio de Agüeira	Juan de Sala Valdés	Gijón- Irlanda- Gijón	100 dobloones de vellón	20
Toribio de Nava	Antonio Ledo	Gijón - Tuy	50 reales de vellón	15

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales


 El Negro D. Robledo y Adm. de Carris 212
 el lugar de la Viña
 SELLO CUARTO · DIEZ RA-
 RAVEDIS, AÑO DE MIL SEIS-
 CIENTOS NOVENTA Y OCHO

En la Villa de Gijón a catorce dias del mes de abril de
 mil 608. En ochenta e ocho años en un día de 22. Par-
 te io Lorenzo Robledo granta M. de la d. ha y Puerto de
 Lastres y de Colunga Escudo que por q. esta proximo
 pasase a viaxe para el dho Puerto de Lastres, a uno
 de los Puertos de Inglaterra y para en y bot ber de se
 alla a cargo de un navio nombrado la Virgen de la conap
 San Antonio. que el Preci. esta suento en el Puerto
 de Lastres para la paga de las mezas de x. q. q. Superior tiene
 de benedictos. lo de x. q. q. de carris miranda q. en el
 escudo de plata de diez M. de plata cada dho y en el
 de la Viña de Araya escudos de la dha moneda de plata
 cuya en Araya y de nuevo fue a la ora de los orga. y esta
 es en d. a vista de mil 608. y 22. de quedar fee. Los
 quales dho y ciento y diez escudos de plata cada
 uno la porcion que ha de ser de ida a piegan los
 dho dho de carris miranda y en el dho de la
 Viña. al dho viaje de ida y vuelta y en el dho
 de ida y vuelta para que en todo dho Consejo se acuerden las
 condiciones siguientes = Lo primero que si bien fueren
 uidos como lo esperan que el dho navio baya a dho
 viaje y vuelta sea en el dho navio de ciento de pes-
 etas de la moneda a qualq. Puerto de este reino que
 ay de dar y pagar a los dho dho de carris miranda
 y a las dho de plata. con un dho de
 y de cinco escudos de la misma moneda de la

Fuente: Protocolos notariales.

Contrato a riesgo de quilla entre Antonio Robledo Granda, maestre del
 “Virgen de la Concepción y San Antonio” y Juan de la Viña de Gijón, para un
 transporte de mercancías entre Lastres-Londres- Gijón.

6.3 Comerciantes y Gijón

Considerar Gijón como ciudad marítima en la segunda mitad del siglo XVII, supone aceptar la existencia de una serie de actividades portuarias capaces de articular el desarrollo de la ciudad⁴³². No pueden cargar con el peso de la prueba los astilleros, que en nuestro caso se reducen a unos cuantos maestros carpinteros de ribera con sus talleres de reparación de navíos y construcción de pinazas y chalupas y la pesca, ya es una actividad marginal en la economía de la ciudad en el último cuarto del siglo.

Es el comercio marítimo y sus agentes quienes van a liderar el cambio a una nueva estructura ciudadana⁴³³, a cuyas expectativas de beneficio se suma la aristocracia local.

En el cuadro siguiente, figuran aquellos que están relacionados en la documentación manejada con el comercio de mercancías de exportación o de importación, entendiendo como tales aquellas que entran o salen del Principado por vía marítima, se han ordenado por países y dentro de estos por orden alfabético.

Aquellos más significativos, junto a bilbaínos y extranjeros tienen apartado propio.

⁴³² MARTINEZ SHAW Carlos, “La ciudad y el mar ...”, op. Cit. Pg. 259 y ss, Se pregunta el autor ¿existe una ciudad marítima? Es decir existe una ciudad cuya relación con el mar, revista los suficientes rasgos diferenciales como para aspirar a un lugar propio dentro de la tipología urbana del Antiguo Régimen.,

⁴³³ ENCISO RECIO LM. “La burguesía española en el antiguo régimen”, Valladolid, 1996, también GUIARD LARRAURI, T. “Historia del consulado y de la casa de contratación de Bilbao y del comercio de la Villa”, Bilbao, sobre las grandes ciudades y las comunicaciones marítimas, HOBBSAWN Eric J.”Industria e imperio (historia de Gran Bretaña desde 1750 a nuestros días)”, Crítica, Barcelona, 1999, también, PFITER LANGANAY, CH.” Ports, navires et negociants a Dunkerque (1662 - 1792)”, Dunkerque, 1995. y MOLAS RIBALTA Pere, “La actitud económica de la burguesía”, en, CREMADES GRIÑAN Carmen Mª. *La actitud económica de la burguesía*, 1988, Pgs. 99-120, del mismo autor, “La condición social del comercio en el siglo XVII español”, en, SÁNCHEZ FERNÁNDEZ Marcos, (Coord.), *Prácticas de historia moderna*, 1992, Pgs. 105-114

Comerciantes

fecha	mercader	ciudad origen	país origen
07/07/1667 ⁴³⁴	Henri Teleman	San Sebastián (residente)	Alemania
14/10/1676 ⁴³⁵	John Thorn Suideng	Hamburgo	Alemania
18/12/1664 ⁴³⁶	Cornelio Rudof	-	Dinamarca
18/08/1690 ⁴³⁷	Alonso de Solares Valdés	Villaviciosa	España
28/06/1680 ⁴³⁸	Alonso de Valdés Sendin	Gijón	España
30/08/1660 ⁴³⁹	Alonso del Castillo	Bilbao y Lastres	España
05/10/1684 ⁴⁴⁰	Alonso del Pondal	Gijón	España
12/11/1661 ⁴⁴¹	Alonso Galera Rendueles	Gijón	España
21/10/1664 ⁴⁴²	Alonso García	Gijón	España
05/05/1689 ⁴⁴³	Alonso García Lavandera	Gijón	España
20/10/1669 ⁴⁴⁴	Alonso García Lavandera y Cia	Gijón	España
03/09/1662 ⁴⁴⁵	Alonso García Rendueles	Gijón	España
06/08/1653 ⁴⁴⁶	Alonso Lamar	Gijón	España

17/07/1662 ⁴⁴⁷	Ambrosio Laminir	Madrid	España
28/01/1660 ⁴⁴⁸	Ambrosio Leboreiro	Pontevedra	España
01/11/1655 ⁴⁴⁹	Andrés Álvarez y Miguel de la Fuente	Gijón	España
02/04/1660 ⁴⁵⁰	Andrés Hor, Juan Granda Prendes y Fernando de Granda	Luanco y Lastres, Asturias	España
11/11/1675 ⁴⁵¹	Andrés Horg	La Coruña	España
03/09/1662 ⁴⁵²	Andrés Menéndez Valdes	Gijón	España
09/04/1688 ⁴⁵³	Antonio Álvarez	Gijón	España
29/03/1688 ⁴⁵⁴	Antonio Blanco Bernardo	Pontevedra	España
20/10/1668 ⁴⁵⁵	Antonio de Carrio	Ostende (residente)	España
07/01/1696 ⁴⁵⁶	Antonio de la Busta	Lastres	España
10/03/1655 ⁴⁵⁷	Antonio de Quiroz	Avilés	España
03/03/1655 ⁴⁵⁸	Antonio del Cueto	Gijón	España
14/08/1675 ⁴⁵⁹	Antonio Enríquez	Gijón	España
09/10/1668 ⁴⁶⁰	Antonio Fernández Laniello	Gijón	España

08/11/1661 ⁴⁶¹	Antonio González Laguna	Langreo (asturias)	España
16/06/1676 ⁴⁶²	Antonio La Buelga Jove	León	España
04/10/1699 ⁴⁶³	Antonio Menéndez Valdes(hijo)	Oviedo	España
10/02/1655 ⁴⁶⁴	Antonio Menéndez Valdés	Gijón	España
11/04/1680 ⁴⁶⁵	Antonio Nanclares Gamboa	Gijón (residente)	España
28/08/1650 ⁴⁶⁶	Antonio Ramírez Jove	Gijón	España
13/05/1699 ⁴⁶⁷	Antonio Sanaber de Pando	Galicia	España
03/08/1654 ⁴⁶⁸	Baltasar Cienfuegos	Gijón	España
02/05/1652 ⁴⁶⁹	Bartolomé García	Oviedo	España
06/04/1673 ⁴⁷⁰	Bernardo López Valdés	Gijón	España
10/04/1668 ⁴⁷¹	Bernardo Pérez	Gijón	España
07/02/1687 ⁴⁷²	Carlier y Cia	Gijón	España
17/06/1679 ⁴⁷³	Claudio Muñoz	León	España
08/01/1686 ⁴⁷⁴	Condres Arguelles Pedro	Gijón	España

09/12/1661 ⁴⁷⁵	Cosme Damián de Valdés Miranda	Oviedo	España
16/06/1668 ⁴⁷⁶	Cosme de Villanueva	Gijón	España
29/07/1666 ⁴⁷⁷	Cosme Eurucho	Gijón	España
12/11/1661 ⁴⁷⁸	Cosme Huillo	Gijón	España
26/05/1670 ⁴⁷⁹	Diego Álvarez	Oviedo	España
19/01/1680 ⁴⁸⁰	Diego Carlier	Gijón	España
02/12/1678 ⁴⁸¹	Diego de Balbín	Gijón	España
10/10/1652 ⁴⁸²	Diego del Collado	Gijón	España
11/08/1674 ⁴⁸³	Diego Fernández	Mieres	España
08/04/1671 ⁴⁸⁴	Diego Fernández Simón	Villaviciosa- Asturias	España
10/08/1664 ⁴⁸⁵	Diego García Villademoros	Luarca	España
05/02/1691 ⁴⁸⁶	Domingo Bartolomé	Gijón	España
06/08/1673 ⁴⁸⁷	Domingo Cadavieco	Gijón	España
31/10/1670 ⁴⁸⁸	Domingo de Abango	Oviedo	España

22/04/1662 ⁴⁸⁹	Domingo de Condres	Gijón	España
18/01/1674 ⁴⁹⁰	Domingo García	Villa viciosa	España
17/07/1662 ⁴⁹¹	Domingo García de Caños	Gijón	España
17/07/1662 ⁴⁹²	Domingo Grillo	Madrid	España
06/06/1667 ⁴⁹³	Domingo Lapazarán	Gijón (residente)	España
14/02/1690 ⁴⁹⁴	Domingo López	Ares (Galicia)	España
27/07/1660 ⁴⁹⁵	Domingo Marb	Villaviciosa	España
07/03/1657 ⁴⁹⁶	Domingo Martínez	Gijón	España
02/06/1676 ⁴⁹⁷	Domingo Mendieta	Bilbao	España
13/08/1672 ⁴⁹⁸	Domingo Solodea Maguregui	Bilbao	España
20/11/1675 ⁴⁹⁹	Felipe Hevia Bernardo	Gijón	España
09/07/1652 ⁵⁰⁰	Félix Blanco	Gijón	España
07/03/1676 ⁵⁰¹	Fernando de Liendo	Bilbao	España
08/10/1654 ⁵⁰²	Fernando de Valdés	Gijón	España

20/04/1666 ⁵⁰³	Fernando Heliendo	Nantes (residente)	España
04/05/1699 ⁵⁰⁴	Francisco Granda Valdés	Lastres	España
01/10/1655 ⁵⁰⁵	Francisco Alonso del Camino	Santoña	España
07/06/1674 ⁵⁰⁶	Francisco Costales	Gijón	España
16/06/1668 ⁵⁰⁷	Francisco de Hordieres	Gijón	España
26/10/1662 ⁵⁰⁸	Francisco de Rojas	Villagarcia de Arosa	España
03/06/1680 ⁵⁰⁹	Francisco de Sala Valdes	Gijón	España
02/09/1673 ⁵¹⁰	Francisco Díaz Valdés	Oviedo	España
22/04/1653 ⁵¹¹	Francisco Florez y Lucas Andrés Cia	Gijón	España
10/08/1664 ⁵¹²	Francisco García de Tineo	Gijón	España
28/06/1659 ⁵¹³	Francisco Jove Miranda	Gijón	España
15/04/1659 ⁵¹⁴	Francisco Llanos	Vizcaya	España
28/06/1659 ⁵¹⁵	Francisco Marcos Vigil	Gijón	España
12/02/1686 ⁵¹⁶	Francisco Menéndez Madera	Gijón	España

17/06/1679 ⁵¹⁷	Francisco Morales	Valencia	España
16/11/1655 ⁵¹⁸	Francisco Oviedo y Andrés Lamar	Gijón	España
02/02/1667 ⁵¹⁹	Francisco Pérez Valdés	Gijón	España
05/07/1673 ⁵²⁰	Francisco Rico de Lanza	Oviedo	España
18/01/1675 ⁵²¹	Francisco Zarracina	Gijón	España
07/11/1659 ⁵²²	Gabriel Cuetos	Gijón	España
11/02/1689 ⁵²³	Gabriel Rodríguez Menéndez	Gijón	España
28/10/1655 ⁵²⁴	Gabriel Vigil Jove (y otros tres)	Gijón	España
22/04/1685 ⁵²⁵	Gaspar del Castillo	Lastres	España
28/01/1660 ⁵²⁶	Gonzalo Espriella Jove	Gijón	España
17/01/1679 ⁵²⁷	Gonzalo García Argüelles	Gijón	España
02/10/1654 ⁵²⁸	Gregorio Jove Huergo	Gijón	España
07/07/1667 ⁵²⁹	Gregorio de Carrio Lavandera	Gijón	España
07/11/1659 ⁵³⁰	Gregorio de la Buelga	Langreo- Asturias	España

06/12/1671 ⁵³¹	Gregorio Jove Huergo	Gijón	España
02/05/1689 ⁵³²	Gregorio Menéndez Valdés Cornellana	Gijón	España
31/08/1685 ⁵³³	Gregorio Pérez Costa	Gijón	España
15/04/1691 ⁵³⁴	Henrique Sicale	Málaga	España
04/08/1677 ⁵³⁵	Hilario de Tineo Jove	Gijón	España
02/01/1681 ⁵³⁶	Humberto Huybrecht	Bilbao (residente)	España
23/04/1680 ⁵³⁷	José Álvarez	Gijón	España
20/07/1697 ⁵³⁸	José Antonio Posada Puerta	Gijón	España
02/09/1672 ⁵³⁹	José Menéndez Cardeli	Gijón	España
23/05/1679 ⁵⁴⁰	Josehp Estrada Ramírez	San Sebastián	España
06/06/1667 ⁵⁴¹	Joseph de Oresdain	Oviedo	España
30/03/1670 ⁵⁴²	Joseph García Filledo	Gijón	España
04/07/1673 ⁵⁴³	Joseph García Hillea	Gijón	España
26/10/1675 ⁵⁴⁴	Joseph Peros	Moreda (Asturias)	España

10/11/1676 ⁵⁴⁵	Juan Alvargonzalez	Gijón	España
09/04/1688 ⁵⁴⁶	Juan Romero Rey	Porto novo- Galicia	España
24/02/1655 ⁵⁴⁷	Juan Calleja	Noreña - Asturias	España
13/09/1684 ⁵⁴⁸	Juan Cansin	Oviedo	España
11/05/1998 ⁵⁴⁹	Juan Castillo	Lastres	España
16/06/1668 ⁵⁵⁰	Juan de Angones Vigil	Gijón	España
11/01/1677 ⁵⁵¹	Juan de Balboa	Gijón	España
07/03/1675 ⁵⁵²	Juan de Barbachano	Bilbao	España
28/04/1688 ⁵⁵³	Juan de la Sala Valdés	Gijón	España
20/05/1669 ⁵⁵⁴	Juan de Lierdo	Bilbao	España
12/11/1661 ⁵⁵⁵	Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	España
08/01/1656 ⁵⁵⁶	Juan de Pis	El Entrego - Asturias	España
07/03/1662 ⁵⁵⁷	Juan de Pis “El mozo”	Gijón	España
12/11/1661 ⁵⁵⁸	Juan de Tineo Estrado	Gijón	España

10/04/1668 ⁵⁵⁹	Juan de Valdés	Gijón	España
07/04/1673 ⁵⁶⁰	Juan Díaz Garay	Gijón	España
26/11/1666 ⁵⁶¹	Juan Flores de Tomás	Gijón	España
07/03/1675 ⁵⁶²	Juan García Jove	Gijón	España
30/08/1660 ⁵⁶³	Juan García Lavandera	Gijón	España
05/07/1650 ⁵⁶⁴	Juan García Rendueles	Gijón	España
03/05/1666 ⁵⁶⁵	Juan García Valdés	Gijón	España
27/07/1660 ⁵⁶⁶	Juan González	Lastres	España
06/10/1664 ⁵⁶⁷	Juan Lavandera Bandujo	Gijón	España
14/02/1690 ⁵⁶⁸	Juan López Dávila	Ares (Galicia)	España
02/02/1667 ⁵⁶⁹	Juan Menéndez Cornellana	Gijón	España
15/11/1655 ⁵⁷⁰	Juan Montero	Comillas	España
21/10/1664 ⁵⁷¹	Juan Moran Lavandera	Gijón	España
21/02/1671 ⁵⁷²	Juan Oliveros Hevia	Gijón	España

10/05/1679 ⁵⁷³	Juan Suárez	Gijón	España
12/10/1667 ⁵⁷⁴	Juan Suárez Pola	Luanco	España
12/11/1661 ⁵⁷⁵	Juana Menéndez, Vda. de Argüelles	Gijón	España
13/03/1655 ⁵⁷⁶	Julián García Jove	Gijón	España
11/08/1665 ⁵⁷⁷	Julio Alvargonzalez	Gijón	España
22/12/1662 ⁵⁷⁸	Julio de Llanos Cifuentes	Gijón	España
15/02/1672 ⁵⁷⁹	Julio de Sala Valdés	Gijón	España
02/02/1667 ⁵⁸⁰	Julio Jove Huergo	Gijón	España
02/10/1654 ⁵⁸¹	Julio Menéndez Cifuentes	Bilbao (residente)	España
16/01/1656 ⁵⁸²	Julio Menéndez Santullano	Gijón	España
02/02/1676 ⁵⁸³	Julio Moran Llanos	San Sebastián	España
03/03/1655 ⁵⁸⁴	Julio Otero	Gijón	España
30/03/1670 ⁵⁸⁵	Justo Ruiz Bernardo	Gijón	España
10/04/1698 ⁵⁸⁶	Lucas Robledo Cantillo	Lastres	España

18/07/1670 ⁵⁸⁷	Manuel del Bal	Rioseco (León)	España
11/01/1677 ⁵⁸⁸	Manuel Enríquez	Betanzos	España
20/10/1672 ⁵⁸⁹	Manuel García Jove	Gijón	España
13/05/1660 ⁵⁹⁰	Manuel Menéndez Valdés	Gijón	España
14/08/1683 ⁵⁹¹	Manuel Rodríguez Menéndez	Gijón	España
11/08/1665 ⁵⁹²	Marcos Alvargonzalez	Gijón	España
12/11/1661 ⁵⁹³	Marcos García Sala	Gijón	España
30/10/1674 ⁵⁹⁴	Marcos Menéndez Lavandera	Gijón	España
20/05/1679 ⁵⁹⁵	Marcos Pérez Valdés	Laviana (Asturias)	España
18/07/1670 ⁵⁹⁶	Maria Moratinos	Rioseco (León)	España
20/10/1672 ⁵⁹⁷	Martín Mier	La Coruña	España
01/05/1655 ⁵⁹⁸	Mateo de la Riba y Toribio García	Gijón	España
12/11/1661 ⁵⁹⁹	Matías García Argüelles	Gijón	España
12/10/1690 ⁶⁰⁰	Matías Vázquez	Gijón	España

24/05/1665 ⁶⁰¹	Matteo de Novales	Gijón (residente)	España
13/08/1672 ⁶⁰²	Medero de Marías	Gijón	España
20/04/1666 ⁶⁰³	Melchor de Valdés	Gijón	España
09/04/1661 ⁶⁰⁴	Melchor Menéndez Valdés	Gijón	España
13/09/1684 ⁶⁰⁵	Menéndez Madera	Gijón	España
27/05/1665 ⁶⁰⁶	Miguel de Tineo Jove	Gijón	España
12/10/1654 ⁶⁰⁷	Miguel de Tineo Jove y Marcos Menéndez Lavandera	Gijón	España
29/07/1666 ⁶⁰⁸	Miguel de Tineo y Cosme Eurucho	Gijón	España
07/06/1674 ⁶⁰⁹	Miguel García Rendueles y Francisco Costales	Gijón	España
04/01/1693 ⁶¹⁰	Miguel Hoz	Bilbao	España
06/02/1666 ⁶²¹	Miguel Marche	Gijón (residente)	España
05/10/1664 ⁶¹²	Nicolás Noriega	Llanes	España
25/07/1676 ⁶¹³	Pedro Álvarez	Gijón	España
20/09/1688 ⁶¹⁴	Pedro Argüelles	Gijón	España

09/10/1668 ⁶¹⁵	Pedro Barbachano	Gijón	España
07/03/1672 ⁶¹⁶	Pedro de la Buelga	Oviedo	España
30/08/1660 ⁶¹⁷	Pedro de Lue	Lastres	España
30/08/1660 ⁶¹⁸	Pedro de Rada	Vigo	España
17/01/1679 ⁶¹⁹	Pedro Fernández Valdés	Gijón	España
07/03/1662 ⁶²⁰	Pedro Gala Bernardo	Gijón	España
09/07/1660 ⁶²¹	Pedro Menéndez	Llanera (Asturias)	España
03/02/1696 ⁶²²	Pedro Menéndez del Villar	Cádiz	España
05/05/1670 ⁶²³	Pedro Menéndez Tamargo	Gijón	España
07/10/1654 ⁶²⁴	Pedro Menéndez Valdés	Gijón	España
05/11/1659 ⁶²⁵	Pedro y Juan Menéndez Lavandera	Gijón	España
14/02/1690 ⁶²⁶	Pelayo Suárez Estrada	Avilés	España
08/04/1668 ⁶²⁷	Rodrigo Menéndez	Gijón	España
06/03/1654 ⁶²⁸	Sancho Arango	Cudillero - Asturias	España

01/10/1668 ⁶²⁹	Simón del Valle	Portugalete	España
17/07/1662 ⁶³⁰	Tomas de Santa Coloma	Bilbao	España
30/03/1682 ⁶³¹	Tomás Moñiz Jove	Gijón	España
11/07/1692 ⁶³²	Toribio de Nava	Gijón	España
13/05/1654 ⁶³³	Toribio Menéndez Cifuentes	Gijón	España
23/12/1675 ⁶³⁴	Toribio Menéndez Madero	Gijón	España
28/06/1659 ⁶³⁵	Toribio Peón	Gijón	España
22/04/1685 ⁶³⁶	Toribio Robledo Granda	Lastres	España
11/04/1680 ⁶³⁷	Toribio Zarracina	Gijón	España
07/11/1659 ⁶³⁸	Vélez de Fonega y Escalante	Santoña	España
08/05/1655 ⁶³⁹	Vicente Castro	Gijón	España
22/10/1667 ⁶⁴⁰	Vicente de Juan	Muros (Galicia)	España
29/07/1678 ⁶⁴¹	Maria de la Peña Salazar	Bilbao	España

05/10/1684 ⁶⁴²	Ambrosio del Valle	Burdeos	Francia
13/09/1684 ⁶⁴³	Carlos de Oyarzabal	San Juan de Luz	Francia
24/02/1665 ⁶⁴⁴	Juan Bernardo	Oviedo (residente)	Francia
20/06/1670 ⁶⁴⁵	Malhurn Dronillard		Francia
16/03/1665 ⁶⁴⁶	Pablo Boutelier	Gijón (residente)	Francia
09/02/1664 ⁶⁴⁷	Pedro Buchette	Gijón (residente)	Francia
10/11/1666 ⁶⁴⁸	Pedro Mallarre	Gijón (residente)	Francia
23/07/1669 ⁶⁴⁹	Langrin	Pulien	Francia
15/04/1666 ⁶⁵⁰	Bartolomé Du Bois	Lila	Holanda
18/08/1690 ⁶⁵¹	Bartolome Flor	Bilbao (residente)	Holanda
07/12/1659 ⁶⁵²	Cornelio Bartolomé	Amsterdam	Holanda
18/12/1662 ⁶⁵³	Cornelio Gelse y otros	Amsterdam	Holanda
19/07/1686 ⁶⁵⁴	Cornelio van der Irsen	La Coruña (residente)	Holanda

05/12/1674 ⁶⁵⁵	David Huybrecht	Bilbao (residente)	Holanda
04/08/1672 ⁶⁵⁶	Dionisio Falconer	Ostende	Holanda
22/02/1688 ⁶⁵⁷	Enrique Croesen	Gijón (residente)	Holanda
14/02/1687 ⁶⁵⁸	Fermin Guittos	Amsterdam	Holanda
19/07/1686 ⁶⁵⁹	Gelio Reilinger	Gijón (residente)	Holanda
17/02/1655 ⁶⁶⁰	Giller Leborg	Bilbao (residente)	Holanda
15/02/1686 ⁶⁶¹	Hans Pieters Messing	Amsterdam	Holanda
20/03/1670 ⁶⁶²	Henry Brere	Bilbao (residente)	Holanda
23/02/1688 ⁶⁶³	Jacob Federico Dufay	Amsterdam	Holanda
20/02/1688 ⁶⁶⁴	Jacob Fonloop	Gijón (residente)	Holanda
09/02/1688 ⁶⁶⁵	Jacob Herling	Amsterdam	Holanda
01/06/1668 ⁶⁶⁶	Jacob Homan	Amsterdam	Holanda
22/10/1687 ⁶⁶⁷	Jacob Joulo	Gijón (residente)	Holanda
08/01/1686 ⁶⁶⁸	Jacob Moll	Bilbao (residente)	Holanda

19/07/1686 ⁶⁶⁹	Jacobo Migandi	La Coruña (residente)	Holanda
02/09/1667 ⁶⁷⁰	Jocome Schilemborg	Bilbao (residente)	Holanda
15/02/1660 ⁶⁷¹	Juan de Bilex	San Sebastián (residente)	Holanda
17/02/1655 ⁶⁷²	Juan Frimbers	Bilbao (residente)	Holanda
15/02/1686 ⁶⁷³	Juan Mor	Amsterdam	Holanda
14/10/1671 ⁶⁷⁴	Justo Carlier	Gijón (residente)	Holanda
19/07/1686 ⁶⁷⁵	Lorenzo Notermon	La Coruña (residente)	Holanda
20/10/1672 ⁶⁷⁶	Nicolás van Hoorn	Bilbao (residente) Rotterdam	Holanda
04/07/1673 ⁶⁷⁷	Nicolás Bescumb	Bilbao (residente)	Holanda
18/08/1690 ⁶⁷⁸	Nicolás Van der Fell, (es Nicolás Van Duffell)	Bilbao (residente)	Holanda
01/06/1668 ⁶⁷⁹	Nicolás Yabenlier	Gijón (residente)	Holanda
12/02/1667 ⁶⁸⁰	Pablo Debain	Gijón (residente)	Holanda
15/04/1660 ⁶⁸¹	Paulo du Bois	Gijón (residente)	Holanda

15/02/1686 ⁶⁸²	Pedro de Barde	Amsterdam	Holanda
23/02/1684 ⁶⁸³	Roberto Hogigill	Amsterdam	Holanda
18/09/1655 ⁶⁸⁴	Salomón Coq	Bilbao (residente)	Holanda
04/07/1673 ⁶⁸⁵	Antonio Francisco Hiller	Gijon (residente)	Inglaterra
10/02/1668 ⁶⁸⁶	David de Briche	Bilbao (residente)	Inglaterra
01/01/1656 ⁶⁸⁷	Diego Meali	Gijón (residente)	Inglaterra
22/12/1662 ⁶⁸⁸	Felipe Loader	Pontevedra (residente)	Inglaterra
21/12/1662 ⁶⁸⁹	Jhon Thomas Horg	Gijón (residente) Waterford	Inglaterra
28/07/1651 ⁶⁹⁰	Jorge Esprey	Bilbao (residente)	Inglaterra
12/02/1665 ⁶⁹¹	Juan Lisardo	Londres	Inglaterra
24/11/1700 ⁶⁹²	Ricardo Beacer	Bristol	Inglaterra
19/11/1691 ⁶⁹³	Thomas Erle	Bilbao (residente)	Inglaterra
22/04/1662 ⁶⁹⁴	Thomas Pony	Gijón (residente)	Inglaterra
26/11/1653 ⁶⁹⁵	Andres Horg Lelux	Gijón (residente)	Irlanda
19/02/1662 ⁶⁹⁶	Daniel Oer	Gijón (residente)	Irlanda

14/05/1670 ⁶⁹⁷	Enrique Blanco	Waterford	Irlanda
11/02/1689 ⁶⁹⁸	Esteban Goold	Princal	Irlanda
05/07/1673 ⁶⁹⁹	Jhon Colins	Gijón (residente)	Irlanda
26/01/1666 ⁷⁰⁰	Julio Lapoe	Waterford	Irlanda
01/06/1674 ⁷⁰¹	Patricio Furlong	Waterford	Irlanda
19/04/1652 ⁷⁰²	Ricardo Finer	Waterford	Irlanda
13/03/1654 ⁷⁰³	Valentín Morgan	San Sebastián (residente)	Irlanda
05/05/1689 ⁷⁰⁴	Domingo Antonio de Otero	Gijón (residente)	Portugal
15/08/1690 ⁷⁰⁵	Domingo Rodríguez	Villa de Con	Portugal
20/07/1697 ⁷⁰⁶	José Antonio Méndez	Salimbre	Portugal
20/03/1684 ⁷⁰⁷	Pedro de Acosta Silba	Lisboa	Portugal
15/08/1690 ⁷⁰⁸	Thomas Hil & Cia	Oporto	Portugal

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

⁴³⁴ AHA. Lg. 1838/01 sf. Mercader de Hamburgo, hace negocios con Gregorio de Carrio Miranda al que presta dinero

⁴³⁵ AHA. Lg. 1841/01 sf. Llegó a Gijón con mercancías de mercaderes de Hamburgo, se encuentra enfermo en la villa y pide a Juan de Llanos Cifuentes se encargue de su venta. Son 320 piezas de lienzo bocadillos blanco, 150 piezas para manteles, 150 medias docenas de servilletas 480 piezas de tela para colchones, 46 piezas de lino y una partida de frasqueros

⁴³⁶ AHA. Lg. 1830/01 sf. Es un mercader de Dinamarca, Toribio de Jove se Compromete a cargarle un barco con frutos de la tierra

⁴³⁷ AHA. Lg. 2028/02 fl. 37, Da poderes a Bartolomé Flor y Nicolás van Duffell comerciantes de Bilbao para reclamar una deuda en su nombre a Jacob Moll y Cia sobre ciertas cargas de avellana si no llegan a un acuerdo sobre el pago deben recurrir a los tribunales

⁴³⁸ AHA. Lg. 1867 fl. 67,68, embarcó con la pinaza “El Espiritu Santo” con sus mercancías, va a Irlanda

⁴³⁹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 199, forma sociedad con Pedro Lue, de Lastres y Juan García Lavandera para comprar un barco en Galicia, compran una presa de corso (ver el corso)

⁴⁴⁰ AHA. Lg. 1868/02 fl. 280,281, Es receptor de la sal en el alfolí de Gijón

⁴⁴¹ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Es mercader de vino de Rivadavia en Gijón no está de acuerdo con la valoración que le hacen para aplicar los impuestos

⁴⁴² AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Es mercader de vino de Rivadavia en Gijón

⁴⁴³ AHA. Lg. 1854/04 fl. 131, Fleta el navío San Matías para ir a Ostende-Holanda con frutos de la tierra. También Lg. 1869 fl. 8,

⁴⁴⁴ AHA. Lg. 1838/03 sf. Fleta un navío para ir a Waterford propiedad de Juan de Llanos Cifuentes

⁴⁴⁵ AHA. Lg. 1827/02 fl. 192, y Lg. 1830/04 sf. Importa sal de Poulieu, Francia destinada al alfolí de Gijón

⁴⁴⁶ AHA. Lg. 1828/03 fl. 44, 1818/01 sf. Interviene en numerosas operaciones de importación de mercancías inglesas e irlandesas, actúa también como representante de capitanes

⁴⁴⁷ AHA. Lg. 1836/02 fl. 189, Vecino de Madrid fleta un barco para llevar lo recaudado por la Bula de la Santa Cruzada a Bilbao a la orden de Tomas de Santa Coloma

⁴⁴⁸ AHA. Lg. 1819/02 sf. Debe 189 reales de plata de a 8 por 4 quintales de hierro a Gonzalo de la Espriella Jove que da poder a Marcos García, de Galicia para que cobre

⁴⁴⁹ AHA. Lg. 1809/02 sf. Fleta con Miguel de la Fuente un barco para transportar a Galicia avellana y nuez

⁴⁵⁰ AHA. Lg. 1825/02 sf. Forman sociedad a 1/3 cada uno y acuerdan que Fernando de Granda será el maestre del “Lucia” barco que compran para hacer viajes a Andalucía y al resto de España, dando cumplida cuenta

⁴⁵¹ AHA. Lg. 1855 fl. 96, Es vecino de La Coruña, su apoderado en Gijón es Matías García Argüelles fleta un barco propiedad de Antonio García de Grande, vecino de Lastres y José García Heres, de Candás para ir a Inglaterra con mercancía

- ⁴⁵² AHA. Lg. 1827/02 fl. 258, Es uno de los mercaderes más activos, comercia con Holanda e Inglaterra. Lg. 1827/02 fl. 258. También Lg. 1865/07 fl. 119,
- ⁴⁵³ AHA. Lg. 2028/02 fl. 22, Le requieren el pago del flete que pactó con dos pataches gallegos para llevar mercancía a la ría de Vigo , son 930 reales de vellón cada uno
- ⁴⁵⁴ AHA. Lg. 2028/02 fl. 2, Le reclaman el pago de 20 pipas de vino de Rivadavia que recibió su mujer Ana María Estrada en total le reclama el maestro de San Senxo Antonio Gómez González 594 reales de plata, paga y le dan carta de pago.
- ⁴⁵⁵ AHA. Lg. 1854/04 fl. 131, Es mercader de Ostende, comercia con Alonso García Lavandera que le manda frutos de la tierra, él lo vende paga la mitad del flete y carga el barco para el viaje de vuelta
- ⁴⁵⁶ AHA. Lg. 1870/ fl. 61,62, (41)
- ⁴⁵⁷ AHA. Lg. 1809/02 sf. (584)
- ⁴⁵⁸ AHA. Lg. 1818/02 sf. Se obliga junto a Julio de Otero a dar carga de 70.000 naranjas y 30.000 limones al “Alisse” y otro tanto al “San Marcos” que llegaron a puerto con carga de sal
- ⁴⁵⁹ AHA. Lg. 1861/01 fl. 8, Es receptor del alfólí de la villa de Gijón, debe junto a Manuel García Jove 14.400 reales de vellón a Justo Carlier
- ⁴⁶⁰ AHA. Lg. 1830/05 sf. Mercader de Oviedo, fleta con Pedro Barbachano un navío para llevar mercancía al puerto de Corque, Inglaterra
- ⁴⁶¹ AHA. Lg. 1836/01 fl. 6 Es vecino de San Andrés de Linares, Langreo, se compromete a entregar a Domingo de Condres 330 cargas de avellana, el transporte desde Langreo a Gijón es por cuenta del comprador
- ⁴⁶² AHA. Lg. 1861/02 fl. 9, Recibe de Justo Carlier 40 reales de plata como anticipo de los 980 reales que le dará para comprar avellana en su nombre
- ⁴⁶³ AHA. Lg. 1881 sf, Va a viajar con José Menéndez Valdés Cornellana por tierra a San Sebastián para comprar mercancía donde fletarán un barco con destino a Gijón
- ⁴⁶⁴ AHA. Lg. 1818/02 sf. Administrador del estanco de tabaco da poder a Marcos Vigil y a Pedro Menéndez para comprar y traer en barco 80 quintales de tabaco en Bilbao
- ⁴⁶⁵ AHA. Lg. 1834, fl.5bis, Esta casado con una hija de Justo Carlier, Caballero de la orden de Santiago e inversor a riesgo de quilla en barcos con mercancía para Inglaterra (ver inversores a riesgo)
- ⁴⁶⁶ AHA. Lg. 1816/04 sf. Mercader de la villa le dan un poder para cobrar 100 ducados de vellón de una obligación
- ⁴⁶⁷ AHA. Lg. 1870/5 fl. 10, Carga en el muelle 120 tablones de nogal para barco
- ⁴⁶⁸ AHA. Lg. 1809/01 sf. Manda a San Sebastián 400 fanegas de trigo y centeno, se encarga de ello su recaudador Francisco López Sierra
- ⁴⁶⁹ AHA. Lg. 1816/05 sf. Con poder suyo John Horg. Thomas compra a Rich Fischer (el escribano anota Ricardo Figar, firma Rich Fischer) 60 quintales de salmón salado en barricas
- ⁴⁷⁰ AHA. Lg. 1860/02 fl 99, Va a desplazarse a Castilla por unos días a cobrar algunas cantidades que le deben da poder a su mujer y a Pedro Barbachano, para cobrar , obligarse con letras y aceptar cartas de pago

- ⁴⁷¹ AHA. Lg. 1854//04 fl.45, Dejan sin efecto una escritura de flete para el que formaba compañía con Juan de Tineo Jove, y Juan de Valdés
- ⁴⁷² AHA. Lg. 1842 / 05 fl. 18, 19, 20, Sociedad constituida ante escribano de Gijón por Diego Carlier, hijo de Justo Carlier, y Gellio Reylinger vecino de Ámsterdam, acabaría presentando concurso de acreedores en España y Holanda (ver Justo Carlier)
- ⁴⁷³ AHA. Lg. 1862/01 fl. 6, Mercader de la ciudad de León, le debe a Justo Carlier 850 reales de vellón por unas mercancías que le compró
- ⁴⁷⁴ AHA. Lg. 1842, fl. 2 Mercader que vendió avellana a Jacob Moll, de Bilbao le faltan por entregar 120 cargas y el barco espera desde hace días en el puerto, le requieren la entrega de acuerdo al contrato de venta
- ⁴⁷⁵ AHA. Lg. 1843/01 fl. 130 Es el prior de la catedral de Oviedo, tiene licencia del gobernador del Principado para llevar en barco 200 fanegas de grano (escanda) a La Coruña para el abasto de la Armada Real
- ⁴⁷⁶ AHA. Lg. 1846/02 fl. 369, Forma compañía con Pedro Barbachano, José López, Juan Menéndez Madero y Juan de Angones para llevar y vender en Portugal una partida de azabache de 24.400 reales de vellón. Barbachano pone 7200 RV Menéndez 3.200 RV Villanueva 4.000 RV , José López 2000 RV y Francisco de Hordieres los 8.000 restantes
- ⁴⁷⁷ AHA. Lg. 1828/03 fl. 190, Mandó con Miguel de Tineo avellana y nuez a Galicia los marineros vendieron por su cuenta parte de la carga y están presos en Gijón
- ⁴⁷⁸ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Es uno de los nueve mercaderes de vino de Rívadavia de Gijón que dan poder a Bartolomé García Pumarino y a Lope García Quirós, procuradores de Oviedo para defenderlos en la causa que han presentado ante los señores de Justicia y Regimiento de esta villa por la cuenta jurada de las pipas de vino, no les dieron el visto bueno a las cuentas ni dieron expediente alguno
- ⁴⁷⁹ AHA. Lg. 1854/01 fl. 90, Compró a Justo Carlier 50 libras de cera blanca le firma una obligación por 892 reales de vellón
- ⁴⁸⁰ AHA. Lg. 1868/2 fl.100, Hijo de Justo Carlier, fue corresponsal de su padre en Ámsterdam, formó compañía en Gijón con Gellio Reilynger (ver Justo Carlier)
- ⁴⁸¹ AHA. Lg. 1841 sf. Recibe una libranza de 155 reales de a 8 de plata blanca y 22 pesos de Alonso de la Concha Miera para comprar mercancía en Villaviciosa
- ⁴⁸² AHA. Lg. 1817/04 sf. Fleta el barco holandés “La Grulla” para llevar nueces y cualquier otro género a Holanda
- ⁴⁸³ AHA. Lg. 1860/03 fl. 14, Es vecino de Mieres, firma con su mujer María Valdés una obligación de 2.354 reales de vellón
- ⁴⁸⁴ AHA. Lg. 1839/02 sf. Es un comerciante de San Vicente de la Palma, Villaviciosa, vende 40 cargas de nuez puestas en el puerto de Gijón libres de cargas e impuestos por 26 reales de vellón cada carga
- ⁴⁸⁵ AHA. Lg. 1830/01 sf. Le deben Francisco García de Tineo y Miguel de Tineo Jove 12.120 reales de vellón, que es lo que les falta por pagar de las 43 pipas de vino que les suministró
- ⁴⁸⁶ AHA. Lg. 189/4 fol.19, Mercader al que Esteban Rodríguez reclama el flete del barco que le trajo sardina de Ribadeo

-
- ⁴⁸⁷ AHA. Lg. 1860/02 fl. 6, Debe a Juan Alvargonzalez 1.100 reales de vellón, se compromete a pagarlos el día de San Juan del próximo año
- ⁴⁸⁸ AHA. Lg. 1854/01 fl. 125, Debe a Justo Carlier 1.892 reales de vellón, este da poder para cobrarle a Antonio de Fondos de Ribera de Arriba, además de otras 25 cargas de avellana que le dio sin firmar.
- ⁴⁸⁹ AHA. Lg. 1827/02 fl. 78, Mercader que interviene en numerosas operaciones de importación, tiene también almacenes en el puerto, comercia con Inglaterra y Holanda
- ⁴⁹⁰ AHA. Lg. 1860/03 fl. 13, Vende a Manuel García Jove 80 carros de piedra de cantería, a entregar en el embarcadero de Villaviciosa
- ⁴⁹¹ AHA. Lg. 1836/02 fl.189, Es factor de Domingo Grillo y Ambrosio Laminir, mercaderes residentes en Madrid
- ⁴⁹² AHA. Lg. 1836/02 fl. 189 Recaudador de la Bula de la Santa Cruzada, contrata a través de su factor Domingo García de Caños el transporte del dinero
- ⁴⁹³ AHA. Lg. 1830/04 sf. Es natural de Zarauz, Guipúzcoa, viene a tratar el vencimiento de una letra con Alonso García Rendueles
- ⁴⁹⁴ AHA. Lg. 2028/02 fl. 29, Debe a Juan López Dávila por una operación que hizo con él 1.237 reales de vellón que pagó por cuenta suya
- ⁴⁹⁵ AHA. Lg. 1819/02 sf. Compró a Juan González 2 varas de paño 1 vara de bayeta y ½ vara de paño de las Navas
- ⁴⁹⁶ AHA. Lg. 1819/02 sf. Mercader que en los años 1655-1660 intervino varias veces en la exportación de trigo a San Sebastián (ver saca de grano)
- ⁴⁹⁷ AHA. Lg. 1831/07 sf. Vende tabaco en hoja del Brasil a Hilario de Tineo Jove, administrador del estanco del Principado de Asturias, casi todo el tabaco que se consume en Asturias se trae de Bilbao
- ⁴⁹⁸ AHA. Lg. 1860/01 fl. 106, Cobra de Medero de Marias, mercader de Gijón 1.100 reales de vellón que le debía por diferentes contratos
- ⁴⁹⁹ AHA. Lg. 1831/06 sf. Encargó a Diego Maria Bernardo vender en León 36 cueros de suela y bayeta curtida de Irlanda, éste vendió la mercancía a Santiago Sarnego, zapatero de dicha ciudad, a Catalina Alvarez y a Marcelo Becerrero por importe de 3.840 reales de vellón apagar el día de San Miguel
- ⁵⁰⁰ AHA. Lg. 1816/05 sf. Juan de Barbachano le dio 900reales de vellón el 13 de Enero de 1647 para comprar y vender mercancía a cambio de 1/5 de las ganancias, desde dicho año an pasado cuatro es decir 4/5 de 460 reales de vellón de ganancias, en total le debe 1360 reales de vellón
- ⁵⁰¹ AHA. Lg. 1831/07 sf. Vende a Francisco de Pis, apoderado de Hilario de Tineo Jove, 200 quintales de tabaco en hoja para moler del Brasil al precio de 4 reales de plata de a 8 cada quintal. el precio es puesto y pagado en Bilbao
- ⁵⁰² AHA. Lg. 1816/06 sf. Receptor de los reales alfolíes de Gijón, encarga a Juan Casero, de Veriña que compre a quien quiera vender 300 cargar de avellana tostada (35 toneladas), puesta en Gijón y al contado

-
- ⁵⁰³ AHA. Lg. 1828/03 fl. 88, Vende un barco a Melchor de Valdés por 800 reales de plata de a 8 doble (ver venta de barcos)
- ⁵⁰⁴ AHA. Lg. 1870/4 fl. 48,49, Financia su viaje a Irlanda e Inglaterra con inversores a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)
- ⁵⁰⁵ AHA. Lg. 1809/02 sf. Reside en Gijón donde se encarga de la compra de frutos de la tierra para mercaderes vizcaínos, en esta escritura compra 40 cargas de avellana puestas en el muelle de la villa
- ⁵⁰⁶ AHA. Lg. 1831/05 sf. Junto con Miguel García Rendueles mandan un barco completo a Bristol e Irlanda con avellana, a la vuelta venderán la mercancía que carguen, en San Sebastián, Bilbao, o Gijón, donde mejor precio haya
- ⁵⁰⁷ AHA. Lg. 1846/02 fl. 369, Va a Portugal con una partida de azabache valorada en 24.000 reales de vellón, forma compañía con Pedro Barbachano, Juan Menéndez Madero, Cosme de Villanueva y José López
- ⁵⁰⁸ AHA. Lg. 1827/02 fl. 110, Debe al capitán Hendrick Jacob 78 reales de plata de a 8 que debió pagar el mes de Enero pasado, el capitán encarga a Matías García Argüelles que cobre la deuda
- ⁵⁰⁹ AHA. Lg. 1867 fl. 63 Mercader y armador de la villa
- ⁵¹⁰ AHA. Lg. 1865/07 fl. 122, Compro a Juan de Tineo Jove 100 cueros importados de Irlanda, se obliga en 7.724 reales de vellón
- ⁵¹¹ AHA. Lg. 1811/06 sf. Forma sociedad con Lucas Andrés, ponen cada uno 1600 reales de vellón para ir a Bilbao a comprar mercancías
- ⁵¹² AHA. Lg. 1830/01 sf. Trae de Galicia vino de Rivadavia a través de Diego García de Villademoros, mercader de Luarca
- ⁵¹³ AHA. Lg. 1819/01 sf. Junto a Toribio de Peón y Francisco Marcos Vigil trajo de Vizcaya 2 pares de medias de mujer doradas, 6 varas de sempiterna morada, ½ pieza de sempiterna negra, 3 varas de bayeta colorada, 7 varas de jandilla azul, 5 varas de tela negra, ½ pieza de cotonilla blanca, 3 varas de bayeta verde, 4 varas de montalbán, 12 varas de picotillo de Flandes, 3 varas de montalbán pardo y 30 varas de cangeo listado, la mercancía la tienen en el puerto pendiente de que el juez del contrabando Juan Castillo de la Concha haga una valoración
- ⁵¹⁴ AHA. Lg. 1825/06 fl. 46, Compra a Pedro Gala, de Gijón un barco por 3.000 reales de vellón en oro con el premio correspondiente
- ⁵¹⁵ AHA. Lg. 1819/01 sf. Socio con Toribio Peón y Francisco de Jove en la compra de mercancías (ver nota al pie de Francisco Jove Miranda)
- ⁵¹⁶ AHA. Lg. 1863/02 fl. 6, Entrega a John Colins, inglés residente en Gijón 150 reales de plata para que cargue grano (maíz) y vaya a venderlo a Vizcaya, o Guipúzcoa, donde mejor precio haya
- ⁵¹⁷ AHA. Lg. 1862/01 fl. 6, Debe por compra de mercancías 452 reales de vellón a Justo Carlier
- ⁵¹⁸ AHA. Lg. 1809/02 sf. Con Francisco Oviedo, manda una pinaza cargada de sardina a San Vicente de la Barquera

-
- ⁵¹⁹ AHA. Lg. 1867 Fl. 67,68, Reside en Pontevedra donde hace de corresponsal de mercados de la villa, vende en Galicia cueros y pieles curtidas irlandesas
- ⁵²⁰ AHA. Lg. 1860/02 fl. 132, John Colins residente en Gijón le vendió 59 cueros curtidos de buey irlandeses, el día de San Andrés en Noviembre debe pagarle 6.010 reales de vellón
- ⁵²¹ AHA. Lg. 1861/01 sf. Fletó un barco para enviar sidra a Luarca, el maestre no quiere salir a la mar desde hace un mes porque dice que esta mala para navegar, Zarracina cree que si se puede y recurre al juez, éste que también lo cree y envía al maestre a la cárcel
- ⁵²² AHA. Lg. 1826/06 fl. 129, Contrata con Vélez de Fonega y Escalante, vecino de Santañoña el transporte de 135 cargas de avellana
- ⁵²³ AHA. Lg. 1869/01 fl. 19, Importó de Irlanda partidas de queso verde, salados, cueros curtidos salmón salado medias y estameñas
- ⁵²⁴ AHA. Lg. 1818/02 sf. Forma compañía con Melchor Menéndez Valdés, Juan Menéndez Valdés Cornellana y Toribio Vigil para mandar nuez avellana y chicharro a Andalucía
- ⁵²⁵ AHA. Lg. 1868/3 fl. 56, Viaja en el barco con sus mercancías, avellana, nuez, naranja y limón, a Irlanda
- ⁵²⁶ AHA. Lg. 1819/02 sf. Da un poder a Marcos García para ir a Galicia a cobrar a Ambrosio Leboreiro 189 reales de plata de a 8 y de Santiago de Busto, de Pontevedra 111 reales y de Pedro de Cea, también de Pontevedra 68 reales y de Pedro Peon 76 reales y de Antonio Moíño 271 reales
- ⁵²⁷ AHA. Lg. 1862/01 fl.9, Fue a Bilbao en compañía de Pedro Fernández Valdés, al que dio 1.400 reales de vellón
- ⁵²⁸ AHA. Lg. 1816/06 sf. Lg. 1816/06 sf. Lg. 1860/01 fl. 18, Comercia con Holanda, manda frutos de la tierra a Edimburgo y a Higeling
- ⁵²⁹ AHA. Lg. 1838/01 sf., Gregorio de Carrio Lavandera paga a Henrig Teleman mercader natural de Hamburgo 2.270 reales de plata doble en 73 doblones de a 2 de oro al cambio de 31 reales de plata cada doblón y 1 real más de plata. Además le entrega otros 2.271 reales de plata que le debe por otra operación
- ⁵³⁰ AHA. Lg. 1826/06 fl. 129, (184)Es mayorista de frutos de la tierra, vendió a Vélez de Fonega 135 cargas de avellana puestas en el muelle de Gijón
- ⁵³¹ AHA. Lg. 1860/01 fl. 18, Sale de viaje de negocios a Andalucía da poder a su mujer, Ana de Jove y a Martín García Jove para cobrar en su ausencia las cantidades que le deben diferentes personas
- ⁵³² AHA. Lg. 1857 fl.20, Importador de géneros de Holanda, también es mayorista de vino de Rivadavia que trae de Galicia
- ⁵³³ AHA. Lg. 1868/3 fl. 160, Es un armador de Gijón, financia sus viajes mediante crédito a riesgo de quilla
- ⁵³⁴ AHA. Lg. 1864/1 fl. 4, Es un mercader inglés residente en Málaga, manda un barco con vino y pasas a Inglaterra que tiene que entrar en Gijón por el estado de la mar, como el barco ha sufrido algunos desperfectos, el maestre y algunos marineros hacen un parte de averías

⁵³⁵ AHA. Lg. 1856/01 fl. 51, Arrendador de los estancos del tabaco del Principado, compra el tabaco en Bilbao, es uno de los hombres de negocios mas importantes de la villa

⁵³⁶ AHA.

⁵³⁷ AHA. Lg. 1834, sf. Es un armador acepta financiación a riesgo de quilla para mandar frutos de la tierra a Irlanda (ver inversores a riesgo)

⁵³⁸ AHA. Lg. 1870/03 fl.56, Es receptor de la sal en el alfolí de Gijón, interviene ante el juez porque el recaudador del diezmo y alcabala reclama a Antonio Méndez, de Salimbre, los impuestos por la importación de 2.203 fanegas de sal

⁵³⁹ AHA. Lg. 1855 fl.16, Juan García Veriña se obliga apagarles 3.300 reales de vellón por 30 cueros curtidos de Irlanda

⁵⁴⁰ AHA. Lg. 1855 fl.16, Cargó en Gijón un barco con trigo, miembros de la cofradía de pescadores incendiaron el barco y tiraron parte de la carga al mar (ver cofradía de pescadores)

⁵⁴¹ AHA. Lg. 1830/04 sf. Su apoderado en Gijón es Alonso García Rendueles, tiene negocios en San Lucar de Barrameda, adonde manda mercancía

⁵⁴² AHA. Lg. 1839/01 sf. Julio Morán, de Galicia le requiere el pago de 2.294 reales de vellón por unas pipas de vino blanco de Rivadavia que le mandó

⁵⁴³ AHA. Lg. 1860/02 fl. 103, Mercader de la villa comercia con Nicolás Bescumb de Bilbao

⁵⁴⁴ AHA. Lg. 1861/01 fl.14, Debe a Justo Carlier 990 reales de vellón, su fiador es Julio de Llanos Cifuentes

⁵⁴⁵ AHA. Lg. 1861/02 fl.4, Junto a Manuel García Jove, da poder a su hermano Marcos Alvargonzalez para ir a Bilbao a comprar 2.000 libras de tabaco de Brasil mediante una obligación, los términos y el plazo quedan a criterio de Marcos

⁵⁴⁶ AHA. Lg. 2028/02 fl. 22, Le requieren los maestros de dos pataches gallegos que fletó para que entregue la carga que deben llevar a Vigo, no la ha entregado porque según él el mar no está para navegar.

⁵⁴⁷ AHA. Lg. 1818/02 sf. Fleta una fragata completa para cargarla con 224 fanegas de habas y 345 fanegas de trigo y mandarla San Sebastián (ver saca de grano)

⁵⁴⁸ AHA. Lg. 1868/03 sf. Compro al capitán Carlos de Oyarzabal, vecino de San Juan de Luz 100 barricas de grasa de arder al precio de 12 reales de plata de a 8 cada barrica

⁵⁴⁹ AHA. Lg. 1870/4 fl. 46,47, Armador de Lastres financia los viajes a Irlanda con inversores a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)

⁵⁵⁰ AHA. Lg. 1846/02 fl. 369, Forma compañía con Francisco Hordieres, Pedro Barbachano, Juan Menéndez Madero y José López para vender en Portugal una partida de azabache valorada en 24.000 reales de vellón

⁵⁵¹ AHA. Lg. 1861/03 fl. 3, Con Domingo Fernández de Condres y Manuel Enriquez dan poder a Marcos Alvargonzalez para la venta de tabaco en Oviedo

⁵⁵² AHA. Lg. 1861/01 fl. 3, Padre de Pedro Barbachano que residirá en Gijón será administrador del estanco de tabaco para Asturias y Galicia con Hilario de Tineo Jove y comprará un regimiento. Su madre Isabel de Valdés es de Gijón, emparentada con la familia Menendez Valdés, a la muerte de Juan, Francisco de Llanos Cifuentes se ocupa de sus asuntos y se hace cargo de su sobrino que trae a Gijón, cobra las deudas que otros comerciantes tenían con su padre en Bilbao

-
- ⁵⁵³ AHA. Lg. 1868/4 fl. 49, Manda frutos de la tierra a Irlanda financiado por Juan de Carrio Miranda y Fernando Morán Lavandera a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)
- ⁵⁵⁴ AHA. Lg. 1854/01 sf. Recibe una obligación de Francisco Alvarez, vecino de Gijón por 50 doblones de a dos escudos de oro
- ⁵⁵⁵ AHA. Lg. 1827/04 fl. 67, Lg. 1839/01 sf. Lg. 1838/02 s/f. Tiene corresponsales en Holanda, como Henry Brere y también en Bilbao y Galicia
- ⁵⁵⁶ AHA. Lg. 1818/03 sf. Manda castaña y avellana a Andalucía, fleta el navío “Amada Virgen de Begoña”
- ⁵⁵⁷ AHA. Lg. 1843/02 fl. 32, Es administrador de los derechos del pescado seco del Principado se le requiere para que pague una cantidad que debe de impuestos
- ⁵⁵⁸ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Es uno de los mercaderes de vino de Rivadavia de Gijón que dan poder a Bartolomé García Pumarino y a Lope García de Quirós para que defender la causa que han presentado ante los Señores de Justicia y Regimiento por la valoración de la pipa de vino para liquidar los impuestos
- ⁵⁵⁹ AHA. Lg. 1854/04 fl. 45, Lg. 1854/02 fl. 13, Envía mercancías a Dublín con Domingo Martínez fletan el navío entero con la condición de que ningún otro mercader pueda meter mercancía en el barco
- ⁵⁶⁰ AHA. Lg. 1865/07 fl. 132, Compró con Domingo López una partida de maíz en el mayorazgo de Valdajicia por 1.400 reales de vellón al llegar al puerto de Gijón la mercancía, hubo dudas sobre su calidad por lo que deciden pagar cada uno su parte
- ⁵⁶¹ AHA. Lg. 1828/03 fl. 44, Dice que en el año 1655 recibió Julio Lapoe, de la ciudad de Waterford recibió poder para reclamar a Alonso de Lamar vecino de Gijón 95 libras esterlinas equivalentes a 3.802 reales de plata por razón de 200 cueros verdes que le entregó en Irlanda. A cuenta de dicho importe Alonso Lamar dio a Julio de Lapoe 16 pipas de vino de Rivadavia que había llevado a Irlanda a vender, que deja a La Poe para que disponga de ellas y lo reste de la cantidad que debe. Lapoe tuvo que pagar otros 3.902 reales por el flete e impuestos del diezmo y alcabala del vino que se debían. Alonso Lamar hace siete años que desapareció y ahora lo han localizado en la ciudad de Tuy. Da poder al hijo de Lapoe, Andrés Lapoe residente en La Coruña para entablar juicio
- ⁵⁶² AHA. Lg. 1861/01 fl. 3, (198) Debe a Juan de Barbachano, mercader de Bilbao, 843reales de plata por una serie de operaciones. La viuda de Jun de Barbachano Isabel de Valdés hace gestiones para su cobro a través de su apoderado Francisco de Llanos Cifuentes
- ⁵⁶³ AHA. Lg. 1837/02 sf. Lg. 1826/08 fl. 199, Capitán de barco y armador, compra barcos en sociedad con Alonso del Castillo y Pedro de Lue, vecinos de Lastres, comercia con Holanda y Bilbao
- ⁵⁶⁴ AHA. Lg. 1816/04 sf. En Noviembre de 1646 con Pedro de Llanes y Pedro González, de las Regueras compraron 10 cargas de sardinas que mandaron ala ciudad de Medina de Rioseco por cuenta del encomendero Leandro de Aguilar
- ⁵⁶⁵ AHA. Lg. 1837/02 sf. Socio de Juan García Lavandera
- ⁵⁶⁶ AHA. Lg. 1819/02 sf. Lg. 1831/05 sf. Armador financia los viajes de sus barcos con inversores a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)

- ⁵⁶⁷ AHA. Lg. 1837/01 sf. Justo Carlier le prestó 2000 reales de vellón para poder comerciar, Carlier toma a riesgo de quilla el viaje de ida i vuelta por dicha cantidad de dinero al 14% por cada viaje cada 15 días
- ⁵⁶⁸ AHA. Lg. 2028/02 fl.29, Domingo López la debe por la venta de mercancías 1.237 reales de vellón,
- ⁵⁶⁹ AHA. Lg. 1838/01 sf. En compañía de Julio Jove Huergo y Francisco Menéndez Valdés, fletan un barco de Lastres para llevar 32toneladas de avellana a Ostende consignadas a Francisco de Granda, no puede llevar a ninguna persona que no sea marinero, si lo hace pagará 50 pesos de plata doble
- ⁵⁷⁰ AHA. Lg. 1809/02 sf. Fleta un barco a Pedro de Colombres para llevar 23 barricas de grasa de ballena a Comillas
- ⁵⁷¹ AHA. Lg. 1830/01 sf. Administrador de los diezmos y alcabala de Gijón
- ⁵⁷² AHA. Lg. 1848/01 fl. 37, Lg. 1839/02 sf. Comercia con Ámsterdam, manda avellana, naranja y limón
- ⁵⁷³ AHA. Lg. 1862/01 fl 12, Es cuñado y apoderado de Justo Carlier, le encarga cobrar las deudas porque sale de viaje de negocios.(ver Justo Carlier)
- ⁵⁷⁴ AHA. Lg. 1830/04 sf. Fleta un barco con Antonio Pérez Valdés para llevar 900 millares de sardina a San Sebastián o Bilbao, donde mejor esté de precio
- ⁵⁷⁵ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Es uno de los mayoristas de vino de Rivadavia de Gijón
- ⁵⁷⁶ AHA. Lg. 1809/02 sf. Manda un barco con trigo, maíz y habas a Bilbao
- ⁵⁷⁷ AHA. Lg. 1853/01 sf. Junto a Domingo Fernández de Condres, y Marcos Alvargonzalez dan poder a Toribio Vigil de Jove para que en su nombre y en el suyo propio los represente ante los oidores de y presidente de la Sala de Millones y ante Manuel Pantoja, juez de la renta del tabaco del reino de España para arrendar la renta del tabaco del Principado y sus distritos por el tiempo y condiciones que lo tuvo Francisco Pérez Valdés y Juan Estrada Ramírez, de Gijón
- ⁵⁷⁸ AHA. Lg. 1827/02 sf. Junto a Felipe de Loader presenta fianza para levantar el embargo sobre velas y carga del barco fletado para llevar carga de avellana, castañas y nueces, los comisarios del gremio de pescadores pidieron el embargo denunciando que se descargaba en países enemigos (ver gremio de pescadores)
- ⁵⁷⁹ AHA. Lg. 1855 fl. 123, Fleta un barco para que a finales de Mayo esté aparejado y listo para navegar a Dublín donde pedirá carga (ver fletes)
- ⁵⁸⁰ AHA. Lg. 1838/01 sf. Fleta en sociedad con Juan Menéndez Cornellana y Francisco Menéndez Valdés un barco para llevar 32 toneladas de frutos de la tierra y traer las mercancías que entregue Fernando de Granda (ver fletes)
- ⁵⁸¹ AHA. Lg. 1809/01, s/f. Corresponsal en San Sebastián de Domingo Martínez, es natural de Gijón (ver saca de grano)
- ⁵⁸² AHA. Lg. 1818/03 sf. Manda mercancía por barco desde Gijón a San Sebastián en sociedad con Diego Domínguez Menéndez
- ⁵⁸³ AHA. Lg. 1861/02 fl. 8, Le requiere Justo Carlier para que pague una letra de cambio de 143 doblones de oro de a dos escudos con sus gastos e intereses

-
- ⁵⁸⁴ AHA. Lg. 1818/02 sf. (547) En Compañía con Pedro Vergo se obliga a entregar en el plazo de 15 días 70.000 naranjas y 30.000 limones a cada uno de los dos barcos con carga de sal que llegaron a Gijón
- ⁵⁸⁵ AHA. Lg. 1853/08 sf. Debe a Alonso de Cortina, maestre de zapatería 44 ducados por tres cueros curtidos de Irlanda, Francisco de Valdés tiene poder para demandarle
- ⁵⁸⁶ AHA. Lg. 1870/4 fl. 43,44, Armador de Lastres, financia los viajes a Irlanda e Inglaterra con inversiones a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)
- ⁵⁸⁷ AHA. Lg. 1839/01 sf. Pedro Barbachano le manda 165 arrobas de pescado curadillo para que lo venda en Castilla, el pescado lo traen en sus recuas a Medina de Rioseco, el porte es de los arrieros de Infiesto y Noreña, Diego Suárez y Toribio García 6 reales de vellón por arroba.
- ⁵⁸⁸ AHA. Lg. 1861/03 fl. 3, Administrador del estanco del tabaco del Principado en sociedad con Domingo Fernández de Condres y Juan de Balboa, vecinos de Gijón
- ⁵⁸⁹ AHA. Lg. 1860/01 fl. 281, Lg. 2028/01 sf. Es apoderado del mercader de Bilbao Joseph Estrada Ramírez, manda cargas de trigo con permiso de la administración a San Sebastián y Bilbao, tuvo problemas con la cofradía de pescadores también vende mercancía en Galicia (ver cofradía de pescadores)
- ⁵⁹⁰ AHA. Lg. 1819/02 sf. Exporta con Joseph Estrada Ramírez madera, hierro y otras mercancías lícitas al puerto de Nantes (ver fletes)
- ⁵⁹¹ AHA. Lg. 1863/01 fl. 10, Manda a Irlanda al puerto de Quincal, desde el puerto de Gijón, avellana, nuez, y cargar para el viaje de vuelta mercancía en el plazo de veintitrés días, Manuel Rodríguez va en el barco
- ⁵⁹² AHA. Lg. 1853/01 sf. Hermano de Juan Alvargonzalez, arrendador del estanco del tabaco de Oviedo, participa de la compra de tabaco en Bilbao para el consumo de Asturias y Galicia
- ⁵⁹³ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Mercader mayorista del vino de Rivadavia en Gijón
- ⁵⁹⁴ AHA. Lg. 1855 fl. 93, (461) Trae de San Sebastián 36 barricas de grasa de ballena las embarcó a su nombre su hijo Juan Menéndez Lavandera
- ⁵⁹⁵ AHA. Lg. 1862/01 fl. 7, Se obliga a pagar a Justo Carlier 330 reales de vellón por 16 varas de pelo de camello
- ⁵⁹⁶ AHA. Lg. 1839/01 sf. Encomendera de Medina de Rioseco, Diego Su Suárez y Toribio García de envían 165 arrobas de pescado seco curadillo para que lo vendan
- ⁵⁹⁷ AHA. Lg. 1860/01 fl. 281, Compra a Manuel García Jove 310 quintales de yeso en polvo que debe entregarle en La Coruña. El pago debe hacerse al maestre del barco antes de ocho días desde la descarga
- ⁵⁹⁸ AHA. Lg. 1809/02 sf. Mandan en barco a Portugalete 228 fanegas de maíz (ver saca de grano y fletes)
- ⁵⁹⁹ AHA. Lg. 1869/3 fl. 84, Lg. 1869/3 fl. 36, Fleta un barco para llevar una carga de sardina a Bilbao y a la vuelta pasar por el puerto de Gijón a cargar madera para barcos con destino a San Lucar de Barrameda (ver fletes)

⁶⁰⁰ AHA. Lg. 2020/02 fl. 13, Es receptor de los reales alfólís, denuncia ante el gobernador del Principado y la Chancillería de Valladolid, que Juan de Cifuentes, juez ordinario de Gijón no termina de dictar sentencia en un proceso terminado sobre un préstamo para la compra de mercancías en Bilbao

⁶⁰¹ AHA. Lg. 1830/02 sf. Es vecino de Palencia y natural de Bilbao, forma sociedad con Juan Morán Lavandera, administrador del diezmo y alcabala de la villa y Toribio Four Argüelles, administrador y arrendador del 3% de lo vendible

⁶⁰² AHA. Lg. 1860/01 fl. 106, Lleva poder para pagar en Bilbao a Domingo Solodea Maguregui, mercader de Bilbao al que 1.100 reales de vellón

⁶⁰³ AHA. Lg. 1828/03 fl. 88, Armador de Gijón compra un barco francés que llegó con carga de sal al alfólí de la ciudad por cuenta de la real administración, pagó por el 800 reales de a 8 de plata doble (ver venta de barcos)

⁶⁰⁴ AHA. Lg. 1839/03 sf. Lg. 1827/01, fl. 99, Lg. 1838/03, sf. Lg. 1830/01, sf. Fue mercader en Bristol, en Gijón fleta barcos completos con avellana y castaña para Inglaterra y Holanda, administrador del alfólí de la ciudad, y juez ordinario de la ciudad

⁶⁰⁵ AHA. Lg. 1868/03 sf. Corresponsal de Carlos de Oyarzabal, importa de Francia 100 barricas de grasa de arder

⁶⁰⁶ AHA. Lg. 1830/02 sf. Hermano de Hilario de Tineo Jove, administrador de la renta del tabaco para Galicia, armador y mercader de la Villa

⁶⁰⁷ AHA. Lg. 1816/06 sf. Fletan barcos completos en sociedad para enviar avellana, castaña, naranja y limón a Ostende (ver fletes)

⁶⁰⁸ AHA. Lg. 1828/03 fl. 190, Como armadores denuncian a la tripulación del barco que fletaron con avellana, naranja y limón para Galicia, por vender parte de la misma en Betanzos

⁶⁰⁹ AHA. Lg. 1831/05 sf. Fletan un barco para llevar avellana a Bristol y volver a Gijón con mercancía (ver fletes)

⁶¹⁰ AHA. Lg. 1869/5 fl. 56 Llega a Gijón un barco con pescado curadillo a su consignación, el destino era Bilbao pero un temporal le hizo entrar en Gijón

⁶¹¹ AHA. Lg. 1837/02 sf. Está de paso en Gijón, es de San Lucar de Barrameda, hace viaje con mercancías de ida y vuelta Bristol- San Lucar de Barrameda, entra en Gijón por averías en el barco

⁶¹² AHA. Lg. 1855 fl. 5, Debe a Pedro Barbachano 9.300 reales de vellón por 15 pipas de vino de Rivadavia (ver precios)

⁶¹³ AHA. Lg. 1861/02 fl. 18, Justo Carlier le hace un préstamo de 40 reales de plata como anticipo de los 980 reales que le dará para comprar avellana

⁶¹⁴ AHA. Lg. 1863/2 sf. Contrató con Jacob Moll de Bilbao la carga de un barco con avellana, le requieren que entregue la mercancía

⁶¹⁵ AHA. Lg. 1830/05 sf. Mercader de origen Bilbaíno, hijo de Juan de Barbachano, mercader de Bilbao e Isabel de Valdés, administrador de la renta del tabaco en compañía con Toribio de Tineo Jove, mayorista de vino de Rivadavia, y representante de mercaderes de Bilbao, compro un regimiento en la ciudad

-
- ⁶¹⁶ AHA. Lg. 1839/03 sf. Se obliga apagar a Justo Carlier 5.280 reales de vellón para el día de todos los Santos por 240 guadañas con sus piedras
- ⁶¹⁷ AHA. Lg. 1826/08 fl. 199, Armador de Lastres, compra en sociedad de Antonio del Castillo y Juan García Lavandera, un barco en Galicia a Pedro de Rada armador de corso (ver el corso)
- ⁶¹⁸ AHA. Lg. 1826/08 fl. 199, Armador de corso gallego, propietario de la fragata de corso “Nuestra Señora del Rosario” (ver el corso)
- ⁶¹⁹ AHA. Lg. 1862/01 fl.9, Fue con Gonzalo García Argüelles a comprar mercancía a Bilbao, ponen cada uno 1.400 reales de plata blanca
- ⁶²⁰ AHA. Lg. 1843/02 fl.34, Lg. 1830/01 sf. Juan Suárez Baragaño, arrendador de los derechos del pescado en el Principado le requiere el pago de 2.876 reales de vellón por los derechos de 1.956 arrobas de bacalao curadillo que mandó a vender a Castilla
- ⁶²¹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 104, Es vecino de Posada de Llanera le encargaron Alonso de Lamar y los hermanos Marcos y Francisco Lavandera llevar a vender cuatro cargas de sardina en escabeche a Medina de Rioseco
- ⁶²² AHA. Lg. 1899/10, sf, Unas mercancías consignadas a él llegan a Gijón en el barco “San Juan Bautista y Buenaventura”, hacían la ruta Bilbao-Cádiz pero un temporal les obligó a refugiarse en el puerto de la villa
- ⁶²³ AHA. Lg. 1853/08 fl. 6, Ayudante de Toribio Menéndez Valdés, administrador de los Millones y Diezmo de la Villa, le da poder para que pueda inspeccionar los barcos
- ⁶²⁴ AHA. Lg. 1816/06, s/f. Fleta un barco para enviar a Bilbao toda la avellana que pueda cargar por su cuenta y riesgo por el flete son 750 reales pagaderos antes de siete días después de llegar
- ⁶²⁵ AHA. Lg. 1826/06 fl. 131, Pagan los derechos a la veeduría de contrabando por una partida de 1.200 libras de pimienta que trajeron de Bilbao, tienen autorización para mandar 800 libras a Medina de Rioseco
- ⁶²⁶ AHA. Lg. 1870/6 fl. 72, Mercader inglés trae para su venta en Gijón 420 quintales de bacalao curadillo (ver precios)
- ⁶²⁷ AHA. Lg. 1854/04 fl. 46,47, Llega aun acuerdo con Juana Menéndez para que esta aporte 600 reales de vellón para ir a comprar mercancía, el interés es del 10 % por cada viaje, con un mínimo de dos viajes al año
- ⁶²⁸ AHA. Lg. 1809/01 sf. Fleta un navío para llevar desde Pravia a San Sebastián 500 fanegas de grano (ver saca de grano)
- ⁶²⁹ AHA. Lg. 1846/02 fl.31, Tiene una querrela criminal puesta en Gijón por una pelea en el muelle local entre marineros de su barco y los de otro, su apoderado es Tino Morán Lavandera
- ⁶³⁰ AHA. Lg. 1836/02 fl. 189, Mercader Bilbaíno a ,el va consignada desde el puerto de Gijón lo recaudado por la Bula de la Santa Cruzada
- ⁶³¹ AHA. Lg. 1842 fl. 23,24,25, Entregó en Bilbao a Juan de Bodega, de Somorrostro una partida de curadillo y otras mercancías (ver precios)

-
- ⁶³² AHA. Lg. 2828/02 fl. 12, Acuerda con Antonio Novo de Portonovo invertir una cantidad a riesgo de quilla que sale de Gijón a Tuy (ver inversores a riesgo)
- ⁶³³ AHA. Lg. 1819/01 sf. Toribio Menéndez Cifuentes, actuó como apoderado de Antonio Canoria y Cabanos alguacil mayor de la Santa Inquisición de León en el envío de 12.000 fanegas de trigo a Sevilla desde Gijón (ver saca de grano)
- ⁶³⁴ AHA. Lg. 1855 fl.80, Compra avellana tostada en Villaviciosa para enviarla a Holanda y Bilbao
- ⁶³⁵ AHA. Lg. 1819/01 sf. Trajo de Bilbao para su venta en Asturias en sociedad con Francisco Marcos Vigil y Francisco de Jove Miranda, el juez de contrabando Juan Castillo de la Concha tiene valorarlas
- ⁶³⁶ AHA. Lg. 1868/03 fl. 56, Armador de Lastres, financia sus viajes con inversores a riesgo de quilla (ver inversores a riesgo)
- ⁶³⁷ AHA. Lg. 1834 fl. 5bis, Manda toneles con sidra a Luarca, tiene problemas con el maestre del barco porque retrasa la salida por el mal estado de la mar, recurre a la justicia que encarcela al maestre
- ⁶³⁸ AHA. Lg. 1826/06 fl. 129, Compró en Langreo a Gregorio de la Buelga, 135 cargas de avellana y castaña para Bilbao (ver fletes)
- ⁶³⁹ AHA. Lg. 1809/02 sf. Es factor de Toribio Menéndez Cifuentes, residente en San Sebastián, le manda barcos con trigo(ver fletes y saca de grano)
- ⁶⁴⁰ AHA. Lg. 1830/04 sf. Lg. 1830/04 sf. su corresponsal en Gijón Gabriel Lorenzo se hace cargo de un barco embargado por él en Bilbao que queda con su carga inmovilizado en el puerto de Gijón
- ⁶⁴¹ AHA. Lg. 1863/02, fl.60-69, Manuel García Jove y Hilario de Tineo Jove le compran en su lonja 11.204 libras de tabaco en polvo
- ⁶⁴² AHA. Lg. 1868/2 fl. 280, 281, Es proveedor de las salinas de Asturias, residente en Burdeos su factor es Baltasar Butler, residente en Gijón se ocupa de cargar los barcos para el viaje de vuelta
- ⁶⁴³ AHA. Lg. 1868/3, sf. (85) Juan Camín, vecino de Oviedo le compra 100 barricas de grasa de arder que hacen 1.200 reales de plata de a 8, como el dinero lo tiene en Oviedo se obliga a pagarle en el plazo de tres días
- ⁶⁴⁴ AHA. Lg. 1830/02 sf. Es natural de Francia se obliga a pagar 1.510 reales de vellón a su proveedor
- ⁶⁴⁵ AHA. Lg. 1831/01 sf. Compra un barco presa de corso en Gijón a Gregorio Perez Cota, (ver el corso)
- ⁶⁴⁶ AHA. Lg. 1830/02 sf. Es natural de La Rochelle, Francia, reside en Gijón se dedica a cargar los barcos que llegan de Francia con sal para el alfolí de la ciudad, con frutos de la tierra para el viaje de vuelta
- ⁶⁴⁷ AHA. Lg. 1837/01 sf. Representa a capitanes franceses que llegan con carga de sal para el alfolí de la villa, se encarga de cobrar el flete y cargarles el barco para el viaje de vuelta

⁶⁴⁸ AHA. Lg. 1828/03 fl. 200, Representante del capitán corsario Julio Potier maestre de la fragata de corso “Nuestra Señora del Buen Suceso”, le encarga vender una presa que trajo a Gijón (ver el corso)

⁶⁴⁹ AHA. Lg. 1838/03 sf. Es corresponsal de Melchor Menéndez Valdés en Poulieu, Francia, se encarga de cargar los barcos de sal en la salina francesa

⁶⁵⁰ AHA. Lg. 1819/02 sf. Es el corresponsal en la ciudad de Lila en Flandes de su hermano Paulo du Bois, tuvieron negocios de importación de mercancías de Holanda con Justo Carlier

⁶⁵¹ AHA. Lg. 2028/02 fl. 37, Tiene poder de Alonso de Solares Valdés, administrador de las salinas del Principado para cobrar en Bilbao una deuda de Jacob Moll

⁶⁵² AHA. Lg. 1819/01 sf. Mercader holandés, capitán y armador de barcos, aparece en transacciones con Ámsterdam su representante en Gijón es Matías Argüelles, en esta escritura reclama a Pedro Menéndez Lavandera cuentas por cierta cantidad de pimienta que se vendió en Medina de Rioseco (ver saca de grano)

⁶⁵³ AHA. Lg. 1827/02 fl. 289, Lg. 1827/02 fl. 290, Trajo mercancía en su barco a Gijón que vendió después cargo su barco con frutos de la tierra para seguir viaje a Holanda, el gremio de pescadores lo denuncia y le embargan las velas del barco (ver gremio de pescadores)

⁶⁵⁴ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9, Mercader de La Coruña, tiene poder de Gellio Reilynger para cobrar dos cargas de algolía de olor que mandó desde Ámsterdam a Jacobo Migandí y Lorenzo Notemon, mercaderes de Galicia

⁶⁵⁵ AHA. Lg. 1838/01 sf. Lg. 1831/05 sf. Importante mercader holandés establecido en Bilbao hace negocios con Juan de Llanos Cifuentes a quien encarga la compra de avellana en Asturias para lo que despacha libramientos endosados a Juan de Barbachano por 80 doblones de oro y 235 reales de plata además de otros 8.278 reales de vellón

⁶⁵⁶ AHA. Lg. 1855 fl.44, Es corresponsal en Ostende de Justo Carlier vende los frutos de la tierra que llegan en los barcos y remite géneros en el viaje de vuelta, en esta escritura 112 cargas de avellana (13 toneladas)

⁶⁵⁷ AHA. Lg. 2028/01 fl. 16, Natural de Ámsterdam, su hermano Juan Croessen reside en La Coruña, hicieron negocios con Diego Carlier y Gellio Reilynger, les reclaman 12.149 reales de vellón por el suministro de mercancías, da poder a Alonso de Solares para las estiones de cobro.

⁶⁵⁸ AHA. Lg. 2028/02 fl. 13, Contrató en Ámsterdam con Diego Carlier la carga en Gijón de grano, el gobernador no autoriza la saca, por lo que requiére la mercancía (ver saca de grano)

⁶⁵⁹ AHA. Lg. 1842 sf, Lg. 2028/02, fl.38 Socio de Diego Carlier, en Carlier y Cia, sociedad escriturada en Gijón (ver Justo Carlier)

⁶⁶⁰ AHA. Lg. 1818/02 sf. Tiene poder de Justo Carlier para cobrar a Martín de Arresti y su mujer 19.449 reales de plata blanca

⁶⁶¹ AHA. Lg.1842 sf. Es mercader de Ámsterdam, hace negocios con Gellio Reilynger y Diego Carlier, que pagan fletes de barcos holandeses con libramientos suyos

-
- ⁶⁶² AHA. Lg. 1839/01 sf. Mercader holandés residente en Bilbao corresponsal de Juan de Llanos, que manda frutos de la tierra y le carga mercancía para el viaje de vuelta a Gijón
- ⁶⁶³ AHA. Lg. 2028/01 fl. 17, Mercader al que Gellio Reilynger y Diego Carlier deben /0.000 reales, Diego presentará concurso de acreedores en Ámsterdam (ver Justo Carlier)
- ⁶⁶⁴ AHA. Lg. 2028/01 fl.20, Es natural de Róterdam, como no puede desplazarse del Principado da un poder a su hermano Josua Fonloop residente en Róterdam para que defienda sus intereses ante los tribunales y cobre lo que se le está debiendo, revoca el poder que había dado a Nicolás van der Horn
- ⁶⁶⁵ AHA. Lg. 2028/01 fl. 15, Le dan poder de Carlier y Cia para que en nombre de Diego Carlier y Gellio Reilynger presente concurso de acreedores en Ámsterdam (ver Justo Carlier)
- ⁶⁶⁶ AHA. Lg. 1838/02 sf. Es un flamenco que tiene a junto con Adrián de Roo, armador coruñés un barco retenido en Gijón por asuntos de contrabando, su representante en la villa John Horg Thomas paga al guarda del barco, este se queja porque llevo como marino y lleva casi dos años solo en el barco
- ⁶⁶⁷ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9, Tiene poder de Gellio Reilynger para cobrar del capitán Vacs Olyarts, vecino de Harlem 140 doblones de oro de a dos escudos cada uno además de las mercancías consignadas a su nombre
- ⁶⁶⁸ AHA. Lg. 1842 fl. 2, Mercader de Bilbao con numerosas operaciones con sus representantes en el Principado, la escritura es un requerimiento para entregar mercancía
- ⁶⁶⁹ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9, Mercader holandés residente en La Coruña, tuvo negocios con Gellio Reilynger que le reclámale pago de una carga de algolía de olor
- ⁶⁷⁰ AHA. Lg. 1838/01 sf. Junto con David Huybrechts entrega libramientos por 80 doblones de oro de a dos escudos cada uno y 235 reales de plata a Juan de Llanos Cifuentes para comprar avellana y enviarla a Bilbao
- ⁶⁷¹ AHA. Lg. 1826/08 fl. 28, Es holandés residente en San Sebastián ,socio como armador de Adrian Tonmoley, mandan a Holanda frutos de la tierra y letras por 10.000 reales de vellón para sus factores
- ⁶⁷² AHA. Lg. 1818/02 sf. Apoderado de Justo Carlier en Bilbao
- ⁶⁷³ AHA. Lg. 2028/02 fl. 38,Lg. 2028/02 fl. 38,Hace negocios con Gellio Reilynger y Diego Carlier, de Gijón, En Ámsterdam es socio de Hans Pedris
- ⁶⁷⁴ AHA. Lg. 1855 fl. 44, Mercader Holandés de la ciudad de Lila, residente en Gijón (ver Justo Carlier)
- ⁶⁷⁵ AHA. Lg. 2028/02 fl. 9, Mercader de La Coruña, tuvo negocios con Gellio Reilinger y le debe dos cargas de algolía de olor que recibió
- ⁶⁷⁶ AHA. Lg. 1855 fl. 60, Comisario de presas hechas por corsarios holandeses, su misión es recaudar el 10% de su valor para el príncipe de Orange, su representante en Gijón es Justo Carlier (ver el corso)
- ⁶⁷⁷ AHA. Lg. 1860/02 fl.103, Mercader holandés residente en Bilbao, le debe el mercader de Gijón Joseph García Hiller, 192 reales de plata por el suministro de mercancías

⁶⁷⁸ AHA. Lg. 2028/02 fl. 37, Holandés residente en Bilbao, recibe poder de Alonso de Solares Valdés, administrador general de las salinas del Principado y regidor perpetuo de Villaviciosa, para cobrar a Jacob Moll y Cia unas cargas de avellana

⁶⁷⁹ AHA. Lg. 1838/02 sf. Hace de guarda en un barco retenido en el puerto por una causa de contrabando, el armador es Adrián de Roo, de La Coruña

⁶⁸⁰ AHA. Lg. 1838/01 sf. Justo Carlier entabla juicio contra él en la Chancillería de Valladolid, reclama sus bienes y derechos del mercader de Flandes por unas mercancías que le debe

⁶⁸¹ AHA. Lg. 1819/02 sf. Socio de Justo Carlier entre 1650 y 1655, en operaciones de exportación de mercancía a Holanda y Cádiz su corresponsal en Ámsterdam es su hermano Phelipe Dubois

⁶⁸² AHA. Lg. 2028/02 fl. 38, Apoderado de Gellio Reilynger para cobrar en Ámsterdam 1.394 reales de plata de a 8 que le deben (ver Justo Carlier)

⁶⁸³ AHA. Lg. 1876/04 fl. 57, Corresponsal de Diego Carlier en Amsterdam, le requiere entregue la carga de avellana verde que se comprometió a entregar, el barco lleva 36 días esperándola en el puerto (ver Justo Carlier)

⁶⁸⁴ AHA. Lg. 1809/02 sf. Francisco Pérez Valdés se obliga apagarle 6.059 reales de plata por otros tantos que le prestó en reales de a 8 y de a 4 a devolver a los tres y seis meses en su casa

⁶⁸⁵ AHA. Lg. 1860/02, fl. 103, Se obligaa pagar a John Colins, inglés resodente en Gijón 192 reales de plata que debe a al mercader de Bilbao Nicolás Bescomb

⁶⁸⁶ AHA. Lg. 1838/02 sf. El y su socio Jacob son los corresponsales en Bilbao de Juan de Llanos Cifuentes

⁶⁸⁷ AHA. Lg. 1818/03 sf. Lg. 1827/06 sf. Lg. 1826/08 fl. 202, Mercader inglés residente en Gijón desde el año 1655, hizo negocios de importación con Irlanda, Inglaterra y Holanda con Pedro Barbachano y el capitán holandés Cornelio Bartolomé, en 1662 vigente la represalia contra los súbditos ingleses, Doña Isabel de Solís, esposa de Pedro Barbachano junto a los cuatro vecinos de Gijón que fueron depositarios de los bienes embargados a Meali en el año 1655 pide al gobernador del Principado se le levante el embargo de la represalia a Diego y su familia que siguen residiendo en Gijón y son pobres además de católicos romanos. El gobernador accede, Marcos Vigil Jove se encarga de todos los trámites.

⁶⁸⁸ AHA. Lg. 1827/02, s/f. ingles residente en Pontevedra, compra en Asturias para exportar a Inglaterra avellana, nueces, hace negocios con Julio de Llanos Cifuentes, tuvo problemas con la cofradía de pescadores

⁶⁸⁹ AHA. Lg. 1827/02 sf. Natural de Wateford, Irlanda, llegó a la ciudad en 1655 huyendo de las represalias de Cronwell en su ciudad, es el núcleo de la colonia irlandesa de Gijón (los irlandeses en Gijón)

⁶⁹⁰ AHA. Lg. 1817/03 sf. Es un mercader inglés residente en Bilbao le deben dinero Juan García de Jove Macía y Santos Ensucho que le dan una obligación avalada por Ursula de Tondonia, vecina de Bilbao

⁶⁹¹ AHA. Lg. 1830/02 sf. Corresponsal de Juan Morán Lavandera, administrador de los diezmos y alcabalas de la villa, le envía avellana y fruta y carga en Inglaterra géneros para España

⁶⁹² AHA. Lg. 1870/6 fl. 72,

⁶⁹³ AHA. Lg. 1869/03 fl. 89,90,91, Por un temporal el barco que traía de Bristol tabaco de Virginia a su consignación en Bilbao, entró en el puerto de Gijón, para aliviar el barco echaron la carga al mar

⁶⁹⁴ AHA. Lg. 1827/02, fl. 78, de 22/04/1662 originario de la ciudad de Londres, declara con intérprete porque no sabe castellano, llegó a Gijón con una carga de mercancías de Inglaterra entre ellas 100 quintales de tabaco en barricas y sacas que descargó y almacenó en una bodega propiedad de Domingo de Condres con ayuda de Francisco Vígil Jove que asiste al registro del barco y la mercancía. Vende los cien quintales de tabaco a Condres por 2.000 reales de vellón que necesita para comprar mercancía para la vuelta

⁶⁹⁵ AHA. Lg. 1818/04 sf. Es hijo de John Horg Thomas, mercader irlandés de la ciudad de Waterford afincado en Gijón, su padre le da poderes y cartas de crédito para que viaje a Irlanda y a Ostende a comprar mercancía

⁶⁹⁶ AHA. Lg. 1836/01 fl.12, Estuvo dos años y siete semanas atendido por John Horg Thomas, también irlandés residente en Gijón, con alimentos y médico por enfermedad, paga por ello a John Horg Thomas 12 reales de plata de a 8, su fiador y medico es José Menéndez Cardeli, Lg. 1836/02 sf.

⁶⁹⁷ AHA. Lg. 1839/01, s/f. Mercader irlandés natural de Waterford, le da carta de pago a Antonio García Lavandera por 11.073 Reales de plata blanca, como parte del pago recibe una letra por 1.000 reales de plata de a 8 sobre Francisco Tourinas de La Coruña

⁶⁹⁸ AHA. Lg. 1869/01, fl. 19, Mercader Irlandés, hace negocio de exportación con Gabriel Rodríguez Menéndez, vecino de Gijón

⁶⁹⁹ AHA. Lg. 1860/02 fl. 132, Lg. 1860/02 fl. 103, Mercader irlandés residente en Gijón, importa cueros y salmón salado de Irlanda, vende también en Bilbao, y es representante de Nicolás Bescomb, por cuenta de quien cobra 192 reales de plata que le debe Joseph García Hillea

⁷⁰⁰ AHA. Lg. 1828/03 fl. 44, Natural de Waterford en Irlanda, hace de corresponsal de Julio Flórez de Tomás, vecino de Gijón su hijo Andrés Lapoe es mercader establecido en La Coruña

⁷⁰¹ AHA. Lg. 1831/05,06 sf. Irlandés que compra a Andrés Menéndez Valdés un barco en Gijón (ver venta de barcos)

⁷⁰² AHA. Lg. 1816/05 sf. Mercader irlandés que vende a Bartolomé García y Juan de Horg Thomas salmón salado, por dicha venta le deben 4.000 reales de vellón que le invierten en mercancía para el viaje de vuelta

⁷⁰³ AHA. Lg. 1810/01 sf. Interviene en el envío de 12.000 fanegas de trigo a Sevilla desde Gijón (ver saca de grano)

⁷⁰⁴ AHA. Lg. 1869 fl. 8, Es el cónsul de Portugal en Gijón, recibe poder de Manuel Acuña, vecino de Viana, Portugal para cobrar a Alonso García Lavandera 1.250 reales de vellón por unos rollos de tabaco que le vendió

⁷⁰⁵ AHA. Lg. 1869/2, 34, Compra cables, jarcias, cañones de artillería para llevarlo a Oporto la mercancía la trae de Inglaterra John Tropy

⁷⁰⁶ AHA. Lg. 1870/03, fl. 56, El arrendador de los diezmos y alcabala de Gijón reclama ante el juez que pague los impuestos correspondientes a 2.203 fanegas de sal que trajo con la carabela “la Viegen de la Luz”

⁷⁰⁷ AHA. Lg. 1834, fl. 87 Es el propietario de un barco portugués y su mercancía que entra en el puerto de Gijón para refugiarse de un temporal, su factor es Lázaro Bernier que viaja con las mercancías. El juez de contrabando Pedro Sánchez le acusa de vender tabaco en el puerto, le embarga la mercancía y el barco

⁷⁰⁸ AHA. Lg. 1869/2 sf. Cargaron en Villaviciosa mercancía para Oporto su barco tubo que entrar en Gijón por averías, sacan la mercancía al muelle para secarla y endulzarla, su representante es Honofre García

6.4 Los corresponsales

Los corresponsales se sitúan en las plazas con las que se comercia. En el caso de Asturias y a la vista del cuadro anterior podemos sacar las siguientes conclusiones:

Sin ninguna duda el grueso del comercio del Principado se realiza con los puertos del Cantábrico y entre estos el primero Bilbao, después los de Galicia. Con Europa el primer destino es Holanda, en concreto Ámsterdam, muy por detrás quedan Ostende y Dunkerque. Después, el Reino de Inglaterra, dentro de él Irlanda en particular la ciudad de Waterford.

Con Francia el comercio se reduce a sus salinas a través de Poulieu, La Rochelle y Bayona.

Entre los comerciantes de Bilbao muchos son holandeses instalados allí, entre estos son mayoritarios los oriundos de Ámsterdam. Entre los hombres de negocios aparecen los dedicados a representar los intereses de capitanes y armadores corsarios, una actividad concebida como empresa, que requería de cierta burocracia en los puertos a donde se llevaban las presas para su venta.

Entre los corresponsales Alberto Huybrech y Cia. del que habla Carmen Sanz Ayán⁷⁰⁹ como asentista de anticipación y arrendatario de las Salinas de Asturias y Galicia en 1696. Aparece en 1681 en una operación en la que su representante en Gijón D. Juan de Llanos Cifuentes, se hace cargo de 602 reales de plata de a ocho de Domingo Morado al que da un libramiento por dicha cantidad para que se lo hagan efectivo en Bilbao.

Con Adrián de Tournalón el que fuera consul y hombre clave del comercio holandés en Bilbao, ajusta cuentas en su testamento

⁷⁰⁹ SANZ AYAN Carmen, "Los banqueros..." Op. ct. . Sobre Alberto Huybrech, comenzó a negociar a partir de la década de los Noventa realizando asientos de provisión de mecha y de cuerda en Lombardía. Poco después realizó un importante asiento de plata con destino a Milán y se integró en el sistema de asientos de anticipación arrendando en 1696 las Salinas de Galicia y Asturias que durante tanto tiempo habían estado en manos de los Montesinos. pg. 432

Don Francisco de Llanos Cifuentes⁷¹⁰, aristócrata local con regimiento perpetuo desde 1664 por gracia de Felipe IV

Los corresponsales

mercader	ciudad	mercader	ciudad
Alonso de Solares Valdés	Gijón	Nicolás van Duffel y Bartolomé Flon	Bilbao (residentes)
Alonso García Lavandera	Gijón	Antonio de Carrio	Ostende
Antonio de Otero	Gijón	Cónsul de Portugal	España
Antonio López	Lastres	Domingo de Olivares	Galicia
Apolinario Cifuentes	Villalpando	Diego Carlier	Gijón
Balthasar Butler	Burdeos	Ambrosio del Valle	Gijón
Cornelio Dionisio	Gijón (residente)	Pedro Bucheri (armador de corso)	Amsterdam
Diego Carlier	Gijón	Roberto Hogihil	Amsterdam
Domingo García de Caños	Gijón	Domingo Grillo y Ambrosio Lominir	Madrid
Domingo Martínez	Gijón	Julio Menéndez Cifuentes	Bilbao (Gijón)

⁷¹⁰ AHA. Lg. 1864/01, fl. 1-5

Francisco de Llanos Cifuentes	Gijón	Tomás de Santa Coloma	Bilbao
Gabriel Menéndez	Gijón	Miguel Hoz	Bilbao
Gellio Reilynger	Gijón	Hans Pedris y Juan Mor	Amsterdam
Gellio Reilynger	Gijón (residente)	Pedro de Barde	Amsterdam
Hilario de Tineo Jove	Gijón	Simón de Mendieta	Bilbao
Honofre Garcia	Gijón	Thomas Gill y Cia	Lisboa
Jacob Herling	Amsterdam	Carlier y Cia	Gijón
Jacob Joulo	Amsterdam	Gellio Reilynger	Gijón (residente)
John Horg Thomas	Gijón (residente)	Adrián de Roo	La Coruña
Joseph de Oresdain	Oviedo	Alonso García Rendueles	Bilbao (residente)
Josua Funloop	Rotterdam	Nicolás van der Hoorn	Bilbao (residente)
Juan Alvarez de la Viña	Gijón	Walter Bangernon y Cia.	Bilbao (residentes)

Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	Henry Brere	Bilbao (residente)
Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	David Huybrecht	Bilbao (residente)
Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	Huberto Huybrecht	Bilbao (residente)
Juan Florez de Tomás	Gijón	Julio Lapoe	Waterford
Juan Moran Menéndez	Gijón	Vicente de Juan Releba	Galicia
Juan Suárez	Comillas	Diego Carlier	Gijón
Justo Carlier	Gijón	Diego Carlier	Amsterdam
Justo Carlier	Gijón	Nicolás van der Hoorn	Bilbao (residente)
Justo Carlier	Gijón (residente)	Giller Leborg y Juan Frimbers	Bilbao
Justo Carlier	Gijón	Dionisio Falconer	Ostende
Justo Carlier	Gijón (residente)	Paulo du Bois y Philipp du Bois	Amsterdam
Manuel García Jove	Gijón	Joseph Estrada Ramirez	Bilbao

Manuel García Jove	Gijón	Martín Mier	La Coruña
Melchor Menéndez Valdés	Gijón	Langrin	Poulien
Pablo de Bidea	Gijón	Phelipe de Villalances	Francia
Pedro Barbachano	Gijón	Maria Moratinos y Manuel del Bal	Medina de Rioseco
Pedro Barbachano	Gijon	Simón de Mendieta	Bilbao
Pedro de Acosta Silba	Oporto	Lázaro Bernier	Lisboa
Pedro de Condres Argüelles	Gijón	Jacob y Carlos Moll	Bilbao (residentes)
Pedro Mallarre	Gijón (residente)	Julio Potier - capitán corsario	Francia
Pedro Valdés	Amsterdam	Carlier y Cia	Gijón
Tino Morán Lavandera	Gijón	Simón del Valle	Portugalete
Toribio Menéndez Madero	Gijón	Carlos de Oyarzabal	Oviedo
Vicente Castro	Gijón	Toribio Menéndez Cifuentes - San Sebastián - (residente)	San Sebastián

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

6.5 Los encomenderos

Son un escalón inferior a los corresponsales, actúan como vendedores a comisión de los comerciantes que le envían su mercancía para que la coloque en la plaza donde trabaja, no es apoderado del mercader.

Leandro de Aguilar,⁷¹¹ encomendero de Medina de Rioseco

Toribio Noriega⁷¹², trabaja en León y Medina de Rioseco

En otras escrituras⁷¹³ se hace referencia a ellos sin dar sus nombres, “envió a sus encomenderos”, se hacen cargo en el interior de Castilla del bacalao seco, salmón salado o los cueros curtidos de Irlanda muy demandados en sus mercados locales.

6.6 Las relaciones con Bilbao: los frutos de la tierra y el estanco del tabaco.

En el siglo XVII Bilbao se convierte en el centro exportador de la lana de Castilla al norte de Europa. La lana es una exportación estacional y la producción en Guipúzcoa y Vizcaya de “frutos de la tierra” es decir, naranjas, limones, avellanas, almendras y nueces, muy apreciados en Inglaterra y Holanda, no es suficiente para atender la demanda de carga para el viaje de vuelta de los barcos que llegan de Europa con manufacturas.

Por esta causa, los mercaderes desvían barcos a Gijón (dos días de viaje) donde agentes locales se ocupan de cargarlos con “frutos de la tierra” asturianos.

Además de los grandes comerciantes que canalizan al interior de Castilla y a Madrid un río de manufacturas, existe otro comercio más modesto de cabotaje que nutre de productos importados los puertos costeros y Gijón es un buen centro de distribución local. Por diversas escrituras, sabemos que los

⁷¹¹ AHA. Lg. 1816/04, s/f. de 05/07/1650

⁷¹² AHA. Lg. 1818/05, s/f. de 04/04/1652

⁷¹³ AHA. Lg. 1818/03, s/f. de 01/08/1656

maestres recelan de entrar a cargar en la ría de Ribadesella o en Villaviciosa, prefieren los productos de esas comarcas puestos en el muelle de la Villa.

El siguiente paso de los mercaderes de Vizcaya es asegurarse el suministro mediante corresponsalias que se encarguen de la compra, pago y carga en el puerto de los barcos que les manden⁷¹⁴

Otro punto de encuentro fue la compra del tabaco para el estanco del Principado, Bilbao surtió del tabaco de Somonte (en polvo) y tabaco en hojas de Brasil y de Virginia, que llegaba a su puerto en barcos ingleses y holandeses a partir de la guerra⁷¹⁵ con Portugal (1640) Del volumen de este comercio da idea los 190.000 reales de vellón que Pedro Barbachano⁷¹⁶ pagaba cada año entre 1681-1685 por la administración de los estancos del Principado.

Hilario y Miguel de Tineo Jove⁷¹⁷, Antonio Menéndez Valdés⁷¹⁸, Naniel García Jove⁷¹⁹, Domingo Fernández de Condres y Juan Alvargonzalez⁷²⁰, Toribio Vigil Jove⁷²¹, o la compañía⁷²² formada entre Gregorio Jove Huergo, José de Estrada Ramírez,

⁷¹⁴ AHA. Lg. 1838/01, s/f. de 02/09/1667 David Huybrecht y Jacome Schilenborgs, mercaderes de Bilbao, mandaron a Juan de Llanos Cifuentes el 23 de Agosto de 1667, libramientos sobre ellos para que compre frutos de la tierra en su nombre. En virtud de dichos libramientos endosa a Juan de Barbachano 80 doblones de oro, 235 reales de plata de a 8 además de 8.278 reales de vellón por las avellanas compradas.

⁷¹⁵ AHA AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General del Principado, comisión provincial comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos. Tomo nº 4 fl. 10 de 17 de Enero de 1641, Carta Orden del Rey al corregidor del Principado. Los comerciantes que compren tabaco en Brasil pagarán por él en concepto de impuestos si vienen directamente a un puerto de Castilla la mitad de lo que les corresponda pagar si van con su barco a Portugal

⁷¹⁶ AHA. Lg. 1868/3 fl. 73-79 de 09/11/1685

⁷¹⁷ AHA. Lg. 1841/01 s/f. de 27/01/1676

⁷¹⁸ AHA. Lg. 1819/01, s/f. de 17/10/1659

⁷¹⁹ AHA. Lg. 1867 fl. 155, 114 de 10/10/1680

⁷²⁰ AHA. Lg. 1853/01, s/f de 11/08/1665

⁷²¹ AHA. Lg. 1827/02, fl. 63 de 15/09/1662

⁷²² AHA. Lg. 1828/04, fl. 8 de 20/01/1667

Juan Menéndez Valdés Cornellana y Francisco Perez Valdés, negociaron la compra de grandes cantidades de tabaco en Bilbao, todos eran vecinos de Gijón y fueron administradores del estanco del Principado.

Cuando en 1668 la regente Mariana de Austria reconoce el reino de Portugal, los mercaderes lusos no podrán recuperar ya el mercado de Asturias para sus salinas y el tabaco en hoja de Brasil, ambos productos suministrados durante los años de guerra por mercaderes extranjeros seguirán llegando hasta final de siglo a través de Francia y Bilbao⁷²³.

Desde la entrada de Francia en el guerra de los treinta años en 1635 su mercado y vía natural para la importación de mercancías fue sustituido por otras opciones y en el último cuarto de siglo, Bilbao arrebató la supremacía del tráfico con Asturias a San Sebastián.

6.7 Simón de Mendieta

Simón de Mendieta es el mercader con más amplios contactos con la élite local de Gijón en el último cuarto del siglo XVII, aparece relacionado con el suministro de todo tipo de mercancías entre ellas las digamos, reservadas, como el tabaco y la grasa de arder, también actúa como financiero

Está presente en diversos negocios, a veces como vendedor, otras como contacto, como fiador, o como persona a la que se recurre. En una de sus operaciones contrata con Toribio Moran Llanos el abasto de las grasas de arder para la ciudad de Oviedo⁷²⁴, un suministro de 300 barricas en dos años a 150 barricas al año.

⁷²³ AHA. Lg. 1863/02, fl. 60-69 de 29/07/1678, Hilario de Tineo Jove y Manuel García Jove compran en Bilbao en la lonja de María de la Peña Salazar 11. 204 Libras de tabaco en polvo por 17.135 reales de vellón y apalabran la compra de otras tantas para dentro de seis meses.

⁷²⁴ AHA. Lg. 1856, fl. 49, Entrega a través de Francisco de Llanos Cifuentes 200 barricas por las que le dan recibo y, por medio de Pedro Condres 90 barricas por las que Toribio Morán Llanos paga 500 reales de plata de a ocho, acepta un pagaré por los 1138 reales de a ocho que faltan

En otra ocasión en la que Juan Arango Omaña y Tomás Moñiz Jove viajan a Bilbao a comprar mercancía para luego embarcarla rumbo a Gijón, tienen problemas para encontrar mercancía y recurren a Mendieta para comprar el curadillo, les vende 126 quintales en su lonja⁷²⁵.

Como apoderado en Bilbao de Manuel García Jove y Pedro Barbachano, interviene para cobrar a Pedro Núñez San Justo 5.704 reales de vellón que debe por doscientos quintales de hierro labrado.

En Mayo de 1681 Pedro Barbachano, Hilario de Tineo Jove y Manuel García Jove, ajustan cuentas con Mendieta por la compra de tabaco en Bilbao le pagan 655 pesos de plata y se hacen cargo de un libramiento de este con Francisco Rodríguez Logares por otros 500 pesos de plata.

6.8 Juan y Pedro de Barbachano

Juan de Barbachano, vecino de Gijón residió en Bilbao donde hizo negocios relacionados con el tabaco, el pescado curadillo (bacalao) y los frutos de la tierra, estuvo casado con Isabel de Valdés Doriga, tía de Francisco de Llanos Cifuentes, quien como apoderado, se encargó de la liquidación de la herencia de su marido afectada por un concurso de acreedores. En dicha liquidación, Francisco de Llanos interviene también en nombre de Tomás de Santa Coloma, conocido hombre de negocios vizcaíno⁷²⁶, acreedor y amigo de Juan de Barbachano.

En su testamento⁷²⁷ de 1653 hace una relación de acreedores y deudores entre los que se encuentran además de Santa Coloma

⁷²⁵ AHA. Ig. 1842, fl. 23, 24, 25. El curadillo junto al resto de las mercancías y el barco “Nuestra Señora de la Piedad”, se perdieron en la barra exterior del puerto de Bilbao al intentar el capitán, salir con mala mar

⁷²⁶ BASAS FERNABDEZ M. “Vida y fortuna de los Cortazar, caballeros ilustrados del Bilbao del siglo XVIII”, en, *Anuario de historia económica y social*, Enero-Diciembre, 1968, Pgs. 403-459, también, MUNCK Thomas, “La sociedad”, en, BERGUIN Joseph, (Coord.), *Historia de Europa*, Oxford, Pgs. 62-91

⁷²⁷ AHA. Lg. 1818/04, s/f. El testamento, consta de una pequeña introducción de media página en la que se encomienda a los santos locales, expresa su deseo de ser enterrado en la iglesia parroquial de San Pedro y advierte a su mujer de que no debe gastar nada de su patrimonio porque debe más de lo que tiene. Las otras once páginas son una lista de acreedores y de diversas cantidades que se le adeudan.

y los Bilbaínos Pedro del Barco y Juan Perez de Oca, Miguel del Campo y Alonso de Trogui. Los ingleses Arthur Ordan y Ricardo de Aby suministradores de tabaco de Brasil por importe de 2.000 reales de plata y 100 de vellón fueron quienes ejecutaron la deuda en los tribunales de Oviedo

A estos últimos, cuya demanda desencadenó el concurso de acreedores les dice en el testamento que cobren, si hay por donde.

El hecho es que sus contactos comerciales fueron muy buenos y realizó operaciones de suministro de avellana de Asturias para David Huybrechts y Jacob Schilenborgs.⁷²⁸

A su muerte, su mujer Isabel de Valdés y su sobrino Pedro de Barbachano quedaron en Gijón bajo la protección de Francisco de Llanos Cifuentes⁷²⁹. Poco después, Pedro Barbachano siguió con los negocios relacionados al tabaco y las importaciones.

En las primeras escrituras interviene como importador de géneros de Irlanda⁷³⁰ a donde fleta en compañía con Fernando Laniello el navío “San Pedro y las Animas del Purgatorio”. Como mayorista de vinos de Ribadavia⁷³¹ suministrando a Francisco de Pío 15 pipas de vino por 9.300 reales de vellón y forma compañía con Alonso Lamar para comprar mercancía en Galicia por 5.500 reales de vellón y enviarla a San Sebastián. Ese mismo año, forma otra compañía con Francisco Pérez Valdés por la que se obligan a pagar a Francisco Antonio Valencia, familiar del Santo Oficio de Medina de Rioseco 82.500 reales de vellón⁷³² a pagar la mitad 42.250 reales de vellón a los tres meses y la otra mitad dentro de seis

El importe destinado a hacerse con la administración del estanco del tabaco del Principado, debe ser entregado al estanquero mayor del reino.

⁷²⁸ AHA. Lg. 1838/01, s/f. de 02/09/1667 La operación se realiza a través de Juan de Llanos Cifuentes

⁷²⁹ AHA. Lg. 1864/01, fl. 1-5, Testamento de Francisco Llanos Cifuentes

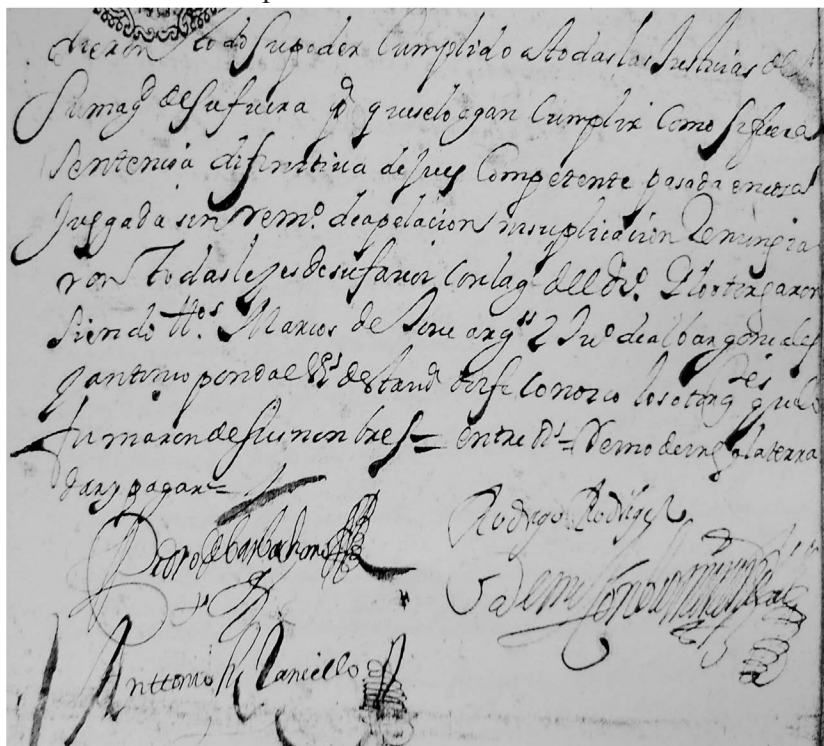
⁷³⁰ AHA. Lg. 1830/05, s/f. de 09/10/1668

⁷³¹ AHA. 1855, fl. 5, de 05/10/1674

⁷³² AHA. Lg. 1855, fl. 24, de 23/12/1674

En años sucesivos alternará la administrará el estanco con los negocios, la devaluación de 1680 le obligará a formar compañía con otros comerciantes como Hilario de Tineo Jove. Su hijo, Juan de Barbachano Solís hará negocios con el comerciante holandés afincado en Gijón, Gellio Reilynger.

Las relaciones entre comerciantes y arrendadores de rentas reales de Asturias y los comerciantes instalados en Bilbao no son casuales, se necesitan mutuamente para ejercer su actividad. Estrechar los lazos y reforzar la confianza entre las partes solo fue cuestión de tiempo.



En virtud de su poder cumplido a todas las Justicia de
S. Mag. de S. M. de que se obligan cumplir como se ha
Sentencia definitiva de que compete en esta
Jugada sin rem. de apelacion ni rreplacacion ni rrecurso
ni todas las rreformas con lag. del Sr. Don Juan
Diego de S. M. de S. M. de S. M. de S. M. de S. M.
gano y pone a rrestando de S. M. de S. M. de S. M.
La marea de S. M. de S. M. de S. M. de S. M.
gano y pone a rrestando de S. M. de S. M. de S. M.
Antonio Caniello
Rodrigo Rodríguez
Salvador...

Fuente: Protocolos notariales

Contrato de flete de Pedro Barbachano y Rodrigo Rodríguez con el capitán Antonio Caniello.

CAPITULO 7

LOS EXTRANJEROS

Vimos en el primer capítulo la influencia decisiva de la política exterior en el comercio del siglo XVII, y como las represalias contra los súbditos de los países en conflicto, afectaron al comercio y a las comunidades de comerciantes⁷³³, que residieron en España.

A la vista de los datos que manejamos de los setenta y tres mercaderes extranjeros que se relacionan con el Principado, treinta y cinco son holandeses, la gran mayoría de Ámsterdam. Por las fechas podría decirse que su actividad está más cerca de la guerra de Devolución (1667) con Francia que del tratado de Münster (1648) con la República Holandesa.

⁷³³ BASURTO LARRAÑAGA G. “Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del XVIII”, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1983, DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, ” Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVIII y otros artículos”, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1996, también, CRESPO SOLANA Ana, “Nación extranjera y cofradía de mercaderes: El rostro piadoso de la integración social”, en, VILLAR GARCIA M^a Begoña y PEZZI CRISTÓBAL Pilar, (Dirς.Cong.), *Los extranjeros en la España moderna: Actas del 1º coloquio internacional celebrado en Málaga del 28 al 30 de Noviembre de 2002*, Ministerio de Ciencia y Tecnología, 2003, Pgs. 175-188 y MARCOS MARTÍN Alberto, “Historia y desarrollo: el mito historiográfico de la burguesía. Un apunte sobre la transición al capitalismo”, en, ENCISO RECIO Luis Miguel (Coord.), *Burguesía española en la edad moderna: Actas del congreso internacional celebrado en Madrid y Soria los días 6 a 18 de Diciembre de 1991 Vol. 1*, Valladolid, 1996, Pgs. 15-34

7.1 Extranjeros residentes en Bilbao

Hay un dato significativo que muestra el control del comercio y del transporte marítimo⁷³⁴ de mercancías que ejercieron los holandeses en el Cantábrico: de los veinticuatro comerciantes de Bilbao⁷³⁵, todos ellos muy activos durante este período, diez son naturales de Ámsterdam, uno de Róterdam, y cuatro ingleses. En San Sebastián⁷³⁶, con mucha menos actividad en el último cuarto del siglo, un comerciante alemán Henry Teleman y el holandés Juan de Viles.

⁷³⁴ CRESPO SOLANA Ana, “Las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España, Flandes y la República Holandesa (1648-1750)” op. Cit. añade el autor (...) los asentamientos de colonias de flamencos en diversas ciudades de la Monarquía Hispánica, provocaron una afluencia dinámica acostumbrando asentarse en aquellos núcleos urbanos más prósperos y vinculados a las actividades económicas más sobresalientes, Pg. 456, de la misma autora “El comercio holandés y la integración de los espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1713)”, en, *Investigaciones de historia económica*, nº 8, 2007, Pgs. 45-76, añade la autora (...) la mayor parte de los buques procedía de la provincia de Frisia, seguida de otros puertos del Norte como Harlingen, aunque de todos ellos era Ámsterdam quizá el más importante en cuanto a salidas atlánticas se refiere. (...) mientras que entre 1630 y 1654 se estrechó la vinculación de Inglaterra con España, a partir de 1654 la República Holandesa se convirtió en el principal aliado político y comercial, situación que se prolongó hasta 1667 si bien Inglaterra conseguiría consolidar su posición a partir de esa fecha y en posteriores tratados como el de Utrecht en 1713

⁷³⁵ PRIOTTI, Jean Philippe, “Formación de la élite empresarial bilbaina (1560-1700)”, en, *Bidebarrieta*, nº 17, 2006, Pgs. 83-92, también, HERRERO SÁNCHEZ Manuel “Las relaciones de dependencia...” , Op. ct. pg. 103 “... los intereses neerlandeses en el norte de España se concentraban fundamentalmente en la costa vasca, aunque la primera legación fue erigida en 1648 en San Sebastián al año siguiente se trasladaría a Bilbao desde donde se mantenía un control directo sobre Laredo, Santander y Santoña. Bilbao era igualmente el puerto principal del cobre báltico para la acuñación de la moneda de vellón y aparecía como el camino natural para hacer llegar los productos manufacturados que se demandaban desde la corte. No es de extrañar que el hijo de Adrián Tournalón, segundo cónsul holandés en Bilbao y uno de los pocos nombres entre los asentistas neerlandeses de la corona, residiese en Madrid como delegado de su familia”.

⁷³⁶ ALBERDI LOMBIDE Xavier, “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o viveres en los siglos XVI-XVII , base del sistema económico de Guipuzcua durante la edad moderna”, en, *Itsas memoria : revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 4, 2003, Pgs. 27-58

En la década de los cincuenta encontramos al inglés Jorge Esprey con los holandeses Juan Frimbers, Salomón CoK y Giller Leborg, en 1668 el inglés David de Briche y a partir de 1670, Nicolás Van Hoorn⁷³⁷, Thomas Erle, Nicolás van Duffell, Nicolás Bescumb, Jacob Schilemborg, Jacob y Carlos Moll, Henry Brere, David y Humberto Huybrecht, Bartolomé Flon, Walter Bangernon y Cia⁷³⁸

La comunidad francesa corrió peor suerte a partir de la represalia de 1687. Parece ser, que a finales del XVII la presencia francesa era mucho menor y dedicada principalmente al comercio de pescado, esto se desprende del documento⁷³⁹ emitido por el Corregidor de Vizcaya en Enero de 1686 inquiriendo se le informe sobre los hugonotes refugiados de Francia y franceses dedicados al comercio y residentes en Bilbao⁷⁴⁰.

Según el informe no se encuentra ningún francés hereje en la Villa y se hace una lista con todos los residentes y de los que viven como huéspedes en casa de vecinos,

⁷³⁷ Relacionado con Justo Carlier su representante en Gijón, fue comisario de las presas de corso holandesas, relacionado en Bilbao con Adrián de Tourlón, cónsul de Holanda al que Francisco de Llanos Cifuentes da cuenta en su testamento y le envía a Bilbao las cuentas de todo lo que le había encomendado. Sobre Adrián de Tourlon, SANZ AYAN Carmen, “La figura de los arrendadores de rentas en la segunda mitad de siglo XVII” en Hispania, vol. 47, nº. 165, 1987, pgs. 203-224. “...los Tourlón se incorporaron a la actividad financiera a finales del reinado de Carlos II, pertenecían a un grupo de hombres de negocios del norte de la península y que se manifiestan enormemente activos a finales del XVII y principios del XVIII” pg. 222

⁷³⁸ AHA, Lg. 1870/04, fl.41, de 18/04/1695, Walter Bangernon y Cia compra por medio de su corresponsal en Gijón, Juan Alvarez de la Viña la presa de corso San Juan Bautista (ver el corso, venta de presas)

⁷³⁹ AGS. Lg. K 1655 Estado- Francia

⁷⁴⁰ Sobre la presencia de extranjeros, BILBAO BILBAO Luis M^a, “Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII, (1600-1650)”, en Itsas memoria, San Sebastián, 2003, Pgs. 59-85, señala el autor (...) a lo largo del siglo XVI la presencia de extranjeros en la villa fue en aumento (...) la presencia de estos con establecimiento comercial reconocido prosiguió durante el siglo XVII. En el primer cuarto de siglo con la tregua de por medio la presencia mayoritaria es de ingleses y franceses, reducida la presencia de holandeses anteriormente numerosos y algunos portugueses. La coyuntura política internacional ira modificando la importancia relativa de comerciantes en Bilbao durante el resto del siglo

Residentes en Bilbao:

Julio Edelin

Alejandro de Neal

Andrés de Neal

Antonio Duran

Enrique Desmirez

Carlos de Landa

Huéspedes en casas de vecinos de la Villa:

Francisco Noel

Claudio Jonche

Pedro Viroles

Pedro Michelin

Pedro Verguera

Francisco de Landa

Domingo de Olondo

Santiago de Burgos

Se añade que estos últimos

(...) están de paso a la venta de pescado, y ajustada la venta, se vuelven a su tierra y comen entretanto en casa de vecinos de esta tierra.

7.2 Extranjeros en Gijón

7.2.1 Los irlandeses y la monarquía española

El 9 de Noviembre de 1661 John Horg Thomas⁷⁴¹, irlandés residente en Gijón acudía al escribano público Don Antonio de Llanos Cifuentes para otorgar poder a su sobrino Thomas Blanco. En dicho documento relata que en el año 1650 los ingleses tomaron la ciudad irlandesa de Waterford ⁷⁴²donde vivía.

⁷⁴¹ AHA. Lg. 1836/01 de 09/11/1661

⁷⁴² Waterford es una ciudad portuaria del sur de Irlanda del condado de Kilkenny, está considerada una de las más antiguas de Irlanda, y su fundación se atribuye a los vikingos en el año 914, su población en el período de estudio era de procedencia gaélica de religión católica los *Old Iribs* en las diversas escrituras aparece como Guatefor

Como parte de la represión y castigo por la revuelta, las haciendas y bienes de los propietarios católicos de la ciudad fueron confiscados y él mismo perseguido

(...) por defender la ley de Dios y el evangelio como siempre lo había hecho.

Movido por esta circunstancia vino a España donde se instaló como comerciante. Ahora, once años mas tarde, llegan noticias de que el nuevo Rey de Inglaterra Carlos II Estuardo está restituyendo a los irlandeses católicos de Waterford los bienes que en su día les fueron requisados, como los trámites son largos y él tiene en Gijón negocios que ya no puede abandonar, otorga poder a su sobrino que vive en dicha ciudad casado con Juana Brum para iniciar todos los trámites de reclamación necesarios y disponer y explotar en su nombre el patrimonio que le devuelvan.

Este relato sería muy similar al de muchos otros exilados irlandeses en España, pero el hecho es que John Horg Thomas canalizó desde Gijón los contactos comerciales con su ciudad natal Waterford, y con otros puertos del sur de Irlanda como Cork, salmón salado, bacalao, y cueros curtidos fueron importados para su consumo en el Principado y en el interior de Castilla, donde encomenderos de Medina de Rioseco se encargaron de su venta.

Ejerció desde 1650 según su propia estimación como representante en Asturias de capitanes y maestros británicos y de comerciantes asturianos interesados en el envío de frutos de la tierra a Irlanda e Inglaterra que necesitaban contactos en las islas para cargar mercancía, a su alrededor se formó un curioso grupo de maestros, marineros irlandeses desembarcados, y comerciantes que ejercieron su actividad durante años en Gijón.

Que John Horg Thomas eligiera España como lugar donde exilarse no es una casualidad⁷⁴³, las relaciones con los irlandeses venían siendo privilegiadas desde tiempos de Felipe II⁷⁴⁴, que Inglaterra tuviera su propio Flandes era uno de los objetivos al servicio de la política exterior, y para ello era necesario fomentar su conflicto en Irlanda, lo que pasaba por el apoyo a los católicos de la Isla⁷⁴⁵. En 1601 una armada española dirigida por Diego Brochero y Anaya desembarcó en Kinsale una fuerza de 3.000 hombres, a todas luces insuficientes, al mando de Juan del Aguila, después de numerosas vicisitudes y cercada la plaza por los ingleses se vio obligado a capitular y volver a España con los supervivientes y los caudillos rebeldes irlandeses⁷⁴⁶.

⁷⁴³ RECIO MORALES Oscar, “De nación irlandés: Percepciones socio- culturales y respuestas políticas sobre Irlanda y la comunidad irlandesa en la España del siglo XVII”, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, CSIC, Madrid, 2002, Pgs. 315-341 añade el autor (...) el trato diferenciado de la Monarquía española con los irlandeses, sin parangón entre las restantes naciones del Archipiélago Atlántico- galeses, ingleses y escoceses- hunde sus raíces en el establecimiento de un eje entre Madrid y el Ulster bajo es reinado de Felipe II. Con el exilio irlandés después de la derrota de Kinsale (1602) esta relación continuó bajo un binomio patronazgo-fidelidad que exigió a ambos socios unas responsabilidades muy concretas: Madrid reconocía a los irlandeses unos derechos que se reflejaron en un amplio abanico de mercedes y el mantenimiento de un gran número de irlandeses a su servicio; a cambio la Monarquía como protectora exigió a los irlandeses fidelidad absoluta y su identificación con los postulados defendidos por la Monarquía Católica en Europa

⁷⁴⁴ GARCIA HERNAN Enrique, “La cuestión irlandesa en la política internacional de Felipe II”, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1999

⁷⁴⁵ HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “La perduración de la cuestión irlandesa: un obstáculo en las relaciones anglo-españolas durante la segunda mitad del siglo XVII”, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, CSIC, Madrid, 2002, Pgs. 401-423

⁷⁴⁶ PAZZIS PI CORRALES Magdalena, “Después de Kinsale, la Monarquía y el futuro de la armada española”, en, *Irlanda y la monarquía...* op. Cit. Pgs. 205-225. Del Aguila opinaba que en vez de gastar dinero en esa larga y sangrienta guerra de Flandes debía gastarlo en dos, *hacerse señor del mar y tomar pie en Inglaterra*, parecer que compartían Don García de Toledo, El Duque de Alba, Don Luis de Requesens y Juan Andrea Doria, y proponía desembarcar en el sur de Irlanda. Ver también VALLADARES R. “¿Un reino más para la monarquía? Felipe IV, Irlanda y la guerra civil inglesa, 1641-1649” en, *Studia histórica, Historia Moderna*, nº 15, 1996

No volvieron a intentarse nuevos desembarcos, el esfuerzo bélico se concentró en Flandes y se siguió financiando en la medida de lo posible a rebeldes irlandeses y opositores de las Provincias Unidas. Inglaterra por su parte continuó hostigando las flotas españolas de las colonias hasta la firma de la paz en 1630 en la que Inglaterra se comprometía a asegurar la ruta comercial con Flandes a cambio de importantes concesiones comerciales con los territorios de la corona española⁷⁴⁷

Unos años mas tarde Carlos I Estuardo tiene que hacer frente a unos nuevos disturbios en Irlanda⁷⁴⁸. El embajador español se vio envuelto en la rebelión por participar en el reclutamiento de 8.000 mercenarios irlandeses destinados al frente de Cataluña que se pasaron en bloque a los rebeldes. En Junio de 1649 las tropas del parlamento entraban en Irlanda al mando de Cromwell⁷⁴⁹, según Herrero Sánchez citando datos de Connolly, el nuevo *Act for Settlement* para Irlanda supuso una masiva confiscación de tierras a los católicos. Si en 1641 el 59% del territorio estaba en manos católicas, para 1659 esta cifra había quedado reducida a tan solo el 20%⁷⁵⁰

El servicio militar en la maquinaria bélica hispana de Flandes fue la salida natural⁷⁵¹ Recio Morales recoge el informe de Gaspar

⁷⁴⁷ TAYLOR H. “Trade neutrality and de English road (1630-1648)”, en, *Economic history review*, 2ª serie nº 25, 1972, Pgs. 1642-1688

⁷⁴⁸ HERRERO SÁNCHEZ Manuel. “La perduración...”, op.Cit. Pg. 407, (...) las primeras sospechas no tardaron en recaer en el embajador español Alonso de Cárdenas, al que se consideraba como primer instigador de la rebelión en la isla, (...) el resentimiento de la población católica por la política de confiscación de tierras y su ocupación por colonos protestantes procedentes de Inglaterra y Escocia había aumentado de tono por los incumplimientos de los acuerdos alcanzados con Strafford durante su periodo de virrey de la isla

⁷⁴⁹ HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “La perduración...”, op. Ct. Pg. 410

⁷⁵⁰ CONNOLLY, SJ. “Religion, law and power: The making of protestant Ireland 1660-1760”, Oxford, 1992

⁷⁵¹ RECIO MORALES Oscar, “¿De nación irlandés...”, op. Cit. Pg. 331 El autor añade, (...) desde 1605 Madrid puso a la cabeza de estas unidades irlandesas a destacados miembros de la familia O’Nelly, no solo era la mejor forma de recompensar sus servicios prestados a la monarquía y si de dar una salida digna a su prestigio. Con ello también conseguía que Flandes fuera un punto de atracción para los exilados del Ulster,

Grant, confidente irlandés en Galicia sobre el envío de seiscientos irlandeses de Waterford a Flandes en Octubre de 1606⁷⁵².

Del asentamiento de comerciantes de Waterford en La Coruña tenemos noticia por Carmen Saavedra Vázquez⁷⁵³, donde queda constancia de su actividad como comerciantes desde poco después de la retirada de Kinsale, y al parecer su integración y ascenso en la escala social fue rápido.

7.2.2 Irlandeses en Gijón

En este contexto John Horg Thomas llega a Gijón con su familia, según su declaración en 1650, y no pasa mucho tiempo sin que su actividad nos deje rastros documentales. Sabemos que en el mes de Abril de 1652, buscaba encomendero para vender el salmón salado importado de Irlanda, elige a Toribio Noriega que a partir de entonces se encargará de la venta en León y Medina de Rioseco⁷⁵⁴.

⁷⁵² Sobre la relación con Irlanda y el papel de los irlandeses en la armada española, GARCIA HERNAN Enrique, “Irlanda y el rey prudente”, Laberinto, Madrid, 2003, del mismo autor la tesis doctoral en la Universidad Complutense de Madrid del año 2003

⁷⁵³ SAAVEDRA VAZQUEZ M^a del Carmen, “Los exilados irlandeses”, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, CSIC, Madrid, 2002, también REY CASTELAO Ofelia, “Los extranjeros en la cornisa Cantábrica durante la Edad Moderna”, en, VILLAR GARCIA M^a Begoña y PEZZI CRISTÓBAL Pilar (Dirs. Cong.), *Los extranjeros en la España moderna: Actas del 1º coloquio internacional celebrado en Málaga del 28 al 30 de Noviembre de 2002*, Ministerio de Ciencia y tecnología, 2003, Pgs.23-58

⁷⁵⁴ AHA. Lg. 1816/05, s/f. de 04/04/1652, le da poder ante escribano público para vender a comisión al mayor y menor y dar cartas de pago

Forindas y donpedrolirenohubia
deus tabilla zeloiho losgante
Lojirno adunombre
Jⁿ Horg de Thom
A meo año de su nacimiento

Fuente: Protocolos notariales
Poder otorgado por John Horg Thomas

Pocos días más tarde recibe asociado con Bartolomé García, de la ciudad de Oviedo una partida de salmón salado comprada a Ricardo Finer¹⁸¹, otro irlandés que comercia en barco con el puerto de Gijón, como le deben 4.000 Reales de vellón por la mercancía, el suministrador les pide que compren frutos de la tierra por dicho importe para su viaje de vuelta

También interviene asociado a Bartolomé García⁷⁵⁵, en la compra al maestre Rich Fische del navío “Variant” de una partida de salmón salado en barricas al precio de 60 reales de vellón/barrica. Su hijo Andrés Horg Lelux que también reside en Gijón, participa en el negocio de importación con su padre, viaja con poderes de su padre a comprar mercancía en Ostende y Waterford y utiliza cartas de crédito con los mercaderes holandeses e irlandeses. Podemos deducir, que se trata de un mercader con

⁷⁵⁵ AHA. Lg. 1816/05, s/f. de 07/05/1652 el escribano transcribe el nombre del maestre como Ricardo Fígar pero según su firma se trata de Rich Fische

una buena reputación comercial en las plazas europeas⁷⁵⁶. En el año 1655 interviene en varias operaciones de importación, en la primera de ellas fleta la fragata “La Estrella del Mar” al maestre Asensio Galán Muñiz para salir con carga de avellana, naranjas y limones para Waterford, allí su corresponsal se hará cargo de la mercancía y dará nueva carga para el viaje de vuelta con destino en San Sebastián⁷⁵⁷. Vuelve a fletar la fragata para hacer la misma operación unos meses mas tarde, aunque esta vez el flete sea algo más caro, 550 reales de plata de a 8

El salmón salado irlandés tiene buena aceptación en Castilla donde opera su encomendero Pedro Gala Bernardo que le envía las cartas de crédito de clientes de Medina de Rioseco por 660 reales de vellón equivalentes a 330 de plata⁷⁵⁸.

Su sobrino John Thomas Aguet⁷⁵⁹ que vive en su casa de Gijón, embarca en el navío de Alejandro Leburn maestre de Dunkerque que hace ruta con holanda, su tío lo encomienda con contrato publico para que aprenda el arte de pilotar barcos. No queda constancia de su vuelta a Gijón.

⁷⁵⁶ AHA. Lg. 1818/04, s/f. de 26/11/1653, le da también poder para firmar obligaciones y dar cartas de pago

⁷⁵⁷ AHA. Lg. 1818/04, s/f. de 08/01/1653 por el flete paga 540 reales de plata, la mitad en Waterford en reales de a 8 castellanos la otra mitad a la vuelta en la ciudad de Gijón a donde vendrá después de dejar la carga en San Sebastián

⁷⁵⁸ AHA. Lg. 1818/03, s/f. de 01/08/1656 Pedro Gala Bartolomé ajusta cuentas con el administrador de las aduanas de León, Miguel de Robles, por las partidas de salmón salado irlandés

⁷⁵⁹ AHA. Lg. 1816/06, Lg. S/f. 28/11/1654 Le encomienda a su sobrino para que aprenda el arte de la navegación en su barco, y le sirva en todos los sitios y circunstancias necesarias por un tiempo de seis años a contar a partir de la firma del documento, no tendrá que pagarle por este trabajo salvo lo necesario para su limpieza y aseo, y tres vestidos con sus camisas (para los seis años), dos para el trabajo y otro para las fiestas. Transcurridos los seis años de trabajo lo pondrá en libertad en el sitio donde se encuentre, pero hasta entonces podrá disponer como quiera de su persona, a cambio le dará los conocimientos para poder ser piloto de altura, y al cabo de los seis años los libros (cartas) e instrumentos necesarios para dicho oficio sin cobrar intereses por ellos, en ese momento junto a los instrumentos le entregará dos trajes con buenos adornos. Jhon de Horg Thomas, responde con todos sus bienes de su sobrino.

Junto a su mujer Maria Alvarez, formó compañía con comerciantes pertenecientes a familias influyentes en la villa, como Alonso García Lavandera, y su mujer Isabel de Llanos, y Pedro Alvarez y su mujer Maria Menéndez. Esta compañía fletó un barco al armador local Juan de Llanos Cifuentes⁷⁶⁰, “La Villa de Gijón”⁷⁶¹

Repartieron el riesgo de la siguiente forma: el 50% Pedro Alvarez y el otro 50% para Alonso Lavandera y John Horg Thomas, Pedro Alvarez adelantó 300 reales de plata y otros 300 los ponen entre Alonso y John. La compañía, queda a deber 2.490 reales de vellón a Manuel García Jove por dos partidas de chaplón (madera para barcos) embarcada.

Actuó como representante de capitanes como el flamenco Jacob Homan y de armadores como Adrián de Roo, residente en La Coruña.⁷⁶²

Como representante del capitán irlandés John Dungee⁷⁶³ se encarga del cobro de gratificaciones y fletes, algunos a Hilario de Tineo Jove, administrador de los estancos del tabaco del Principado que se surtía en Bilbao del tabaco en hoja Brasileño consumido en Asturias, acordada con dicho capitán en 4 reales de plata de a 8

⁷⁶⁰ AHA. Lg. 1838/03, s/f. de 02/11/1669 las partidas son 1.100 reales de vellón a Manuel garcía Jove y 1.390 reales a Antón Callera por ambas firman obligación.

⁷⁶¹ AHA: Lg. 1838/03, s/f. de 20/10/1669 “La Villa de Gijón” es un navío con 40 toneladas de porte al mando del capitán Leonardo Vandevilla. Acuerdan cargar el barco en los diez días laborables siguientes al día 21 del corriente con todas las mercancías que quepan en el navío, el destino del viaje es Waterford donde tienen 21 días para descargar y que Alonso García Lavandera que viaja en el barco cargue otra para la vuelta, transcurrido dicho plazo el capitán cobrara por sus gastos y los de la tripulación 3 doblones de a dos escudos de oro diarios, el flete son 400 reales de plata

⁷⁶² AHA. Lg. 1838/02, s/f. de 01/06/1668 Por cuenta del armador se encarga de pagar al marinero flamenco Nicolás Labenier que esta de guarda en el puerto del navío “Santa Maria” desde hace casi dos años por asuntos de contrabando, paga al marinero 3 reales de vellón por día y unos zapatos por año

⁷⁶³ AHA. Lg. 1840/03, s/f. de 14/10/1675 La gratificación por su sombrero son 4 reales de plata de a 8, la expresión de la marina inglesa, por su sombrero, equivale a la castellana por su capa, en definitiva una gratificación por el feliz término de una empresa

Representó también al comerciante irlandés Daniel Oer por quien prestó fianza en el pleito que ante el juez ordinario de la Villa Don Francisco Ferrero interpuso Francisco Hillex por el suministro de ciertas mercancías⁷⁶⁴

Daniel Oer llegó a Gijón el año 1660 en muy malas condiciones donde residió al menos durante doce años hasta 1672, su llegada la recoge una escritura que da cuenta del pago de los servicios médicos al cirujano José Menéndez Cardeli por atender durante dos años y siete semanas al irlandés con sus servicios y alimentos, John Horg Thomas liquidó con el médico que se compromete a no pedir ninguna otra cantidad por este asunto. En los años posteriores, Daniel Oer se dedicó al comercio de importación⁷⁶⁵.

John Colins es otro de los irlandeses natural de Waterford residentes en Gijón, actúa como representante del mercader holandés residente en Bilbao, Nicolás Bescumb, en cuyo nombre cobra las partidas de mercancía que le envían destinadas a los mercaderes locales, Joseph García Hiller⁷⁶⁶ y Francisco Hiller⁷⁶⁷, también con el mercader ovetense Francisco Rico de Lanza a quien suministró 59 cueros curtidos de Irlanda por un importe de 6.010 reales de vellón⁷⁶⁸

George Delaid, capitán del barco “Nuestra Señora de la Asunción” debió instalarse en Gijón antes de 1650 porque en las escrituras de 1654 ya se le considera residente en la villa, interviene en el envío a Sevilla vía Gijón- San Lucar de Barrameda de 12.000 fanegas de trigo de León, hace transportes para los mercaderes Valentín Morgan, también irlandés y residente en

⁷⁶⁴ AHA: Lg. 1839/02, s/f. de 08/02/1671 El juicio no llegó a celebrarse y las fianzas quedaron sin efecto. Francisco Hillex es padre de Blas Hillex

⁷⁶⁵ AHA. Lg. 1836/02, s/f. de 19/02/1662

⁷⁶⁶ AHA. Lg. 1860/02, fl. 103 de 04/07/1673 La partida es de 192 reales de plata de a 8 por unas mercancías que el otorgante dice haber recibido

⁷⁶⁷ AHA. Lg. 1860/02, fl. 104 de 04/07/1680 El importe son 588 reales de plata

⁷⁶⁸ AHA. Lg. 1860/02, fl. 132. de 05/07/1673 En la escritura el escribano castellaniza el nombre John Colins por el de Juan Colines, no así su firma al pie

San Sebastián y Toribio Menéndez Cifuentes su corresponsal en Gijón⁷⁶⁹

Son frecuentes los fletes de barcos a Irlanda y en concreto a Waterford por mercaderes asturianos, salen con carga de avellana, castaña, naranjas y limones para algún puerto inglés donde venden la mercancía y después cargan para el viaje de vuelta en los puertos del sur irlandés salmón salado y cueros curtidos irlandeses de gran aceptación en el Principado y Castilla.

En las actas municipales se autoriza una patida de 60 reales para socorrer a un capitán irlandés que llegó a Gijón con su mujer e hijos y se encuentra enfermo en el hospital⁷⁷⁰

Capitanes, y comerciantes irlandeses tuvieron una relación estable con España a salvo de las represalias económicas que sufrieron los súbditos ingleses.

7.2.3 Los ingleses

Los ingleses católicos de Irlanda, los *Old English*⁷⁷¹ de origen anglo-normando instalados en la isla en el siglo XII compartían religión con los *Old Irish* población gaélica nativa de la isla, y una común rivalidad con los *New English*, colonos protestantes ingleses.

En atención a su catolicismo los *Old English* gozaron de ciertos privilegios y consideración en su trato con las autoridades. La equiparación legal con los *Old Irish* se produjo mediante el Decreto sobre privilegios de irlandeses en España de 16 de Abril de 1701, en Gijón residió uno de ellos, Diego Meali

El 7 de Julio de 1662, Juan Blanco de Valdés, Juan Casero de Veriña, Marcos Vigil Jove, e Isabel de Solís, mujer de Pedro Barbachano, todos ellos depositarios de los bienes embargados

⁷⁶⁹ AHA. Lg. 1819/01, s/f. de 13/05/1654

⁷⁷⁰ AMG. Libros de actas, año 1656, fl. 19, 27, del 05/07/1656

⁷⁷¹ RECIO MORALES Oscar, “De nación irlandés...”, op. Cit. Pg 316

a Diego Meali⁷⁷², de nación inglesa residente y vecindado en la villa. Se reúnen para tratar unos hechos que se remontan a 1655 año en que se declaró la guerra a Inglaterra y una Real orden decretó el embargo de todos los bienes y mercancías de súbditos ingleses en los puertos del Principado.

Siete años más tarde se ordena que los bienes que en su día fueron embargados se entreguen al gobernador. Los cuatro depositarios se reúnen porque ya no los tienen, otorgan poder al licenciado Don Pedro Valdés de la ciudad de Oviedo para que los represente en causa contra la Real Ejecución, alegan que Diego Meali era pobre y católico por lo que fueron devolviéndole sus bienes poco a poco para que pudiera subsistir con su familia, no tienen recibo de ellos.

Sin embargo Diego Meali siguió durante los años de guerra y embargos su actividad en Gijón, en 1656 declara en una escritura que reside en Gijón con su mujer y familia⁷⁷³ y da poder a Joseph de Barandain, receptor de los alfolís de Luarca, para que vaya a juicio contra Maria García de Ribera, mujer del capitán inglés Thomas Fort preso en ese reino y le reclame 733 reales de vellón que le debe mediante una obligación, da también poder para actuar contra otros deudores

En 1659 sigue con sus negocios de exportación de mercancías y contrata con Cornelio Bartolomé⁷⁷⁴ de Ámsterdam y capitán del navío “San Pedro”, Diego Meali le vende 82 cargas de avellana verde a 43 reales de vellón la carga, el precio incluye los derechos de alcabala, diezmo de la mar y demás impuestos del casco urbano en total 3.526 reales de vellón que cobra en florines holandeses al cambio de 1 florín = 5 reales. Cornelio se obliga ante notario a no descargar la mercancía en puertos enemigos⁷⁷⁵

⁷⁷² AHA. Lg. 1827/02, fl. 292, de 07/09/1662

⁷⁷³ AHA. Lg. 1818/03, s/f. de 01/10/1656

⁷⁷⁴ AHA. Lg. 1826/06, s/f. de 23/03/1659 Cornelio Bartolomé aparece en numerosas escrituras, como armador, capitán y comerciante holandés

⁷⁷⁵ El capitán del barco se comprometía a entregar en un plazo de seis meses la documentación que acreditase la descarga en el puerto de destino, el mercader vendedor del puerto de origen respondía con sus bienes

Durante el mismo período de tiempo el inglés Phelippe de Loaders del que no tenemos constancia de su religión, residió en Gijón como comerciante sin aparentes problemas. En 1664 liquida con Juan Moran Lavandera los derechos del diezmo⁷⁷⁶ y alcabala por razón de 400 cargas de avellana y 500 fanegas de nuez enviadas a Londres en el navío “Juan y Guillermo” del que es maestre John Limish, son casi 80 toneladas y se requieren contactos con mayoristas de la zona y capacidad de crédito para la compra (unos 25.000 reales de vellón)

En el mismo barco trae de mercancía por la que liquida a Alonso García Rendueles los derechos del diezmo⁷⁷⁷ y alcabala por importe de 1.800 reales de vellón, como no está de acuerdo con la valoración que se hace de la mercancía a efecto de impuestos da poder⁷⁷⁸ a los procuradores de Oviedo, Antonio Miranda y Juan de Granda para reclamar la liquidación practicada.

7.2.4 Los franceses

De todas las comunidades de comerciantes es la francesa la más castigada por las represalias de la segunda mitad del siglo, solo dos súbditos franceses residieron de forma permanente en Gijón y lo hicieron solo en el período de entreguerras de 1659 a 1667, uno de ellos Paul Boutellier, era el corresponsal de las salinas francesas de Pulien, el otro fue Pedro Mallarre representante de los corsarios franceses.

Natural de La Rochelle, su actividad consistió en cobrar los fletes de los barcos que llegaban con carga de sal para la Real administración del alfolí de la villa, arreglar los asuntos aduaneros y cargar el barco con frutos de la tierra para el viaje de vuelta, así hace con el navío “Santiago” del maestre Languisso que del

⁷⁷⁶ AHA. Lg. 1830/01, s/f. de 21/12/1664

⁷⁷⁷ AHA. Lg. 1837/01, s/f. de 04/04/1664

⁷⁷⁸ AHA. Lg. 1837/01, s/f. de 08/04/1664

puerto de Gijón sigue viaje a Ostende⁷⁷⁹, o con el “Münster” del maestre holandés Juan Vastian, que entregó su carga de 1.582 fanegas de sal de pala alta al receptor de en la Villa, Gregorio de Llanos Quiipo. Boutelier, se encarga de cobrar los 6 reales de vellón y tres cuartillos por fanega estipulados como flete además de una cantidad por averías⁷⁸⁰

Pedro Mallarre⁷⁸¹ a quien el escribano describe como mercader francés residente en la villa es representante del capitán corsario francés Julio Potier de la fragata, ”Nuestra Señora del Buen Suceso”, dedicada al corso con patente del reino de Francia. Le encarga la venta de la presa con su carga que trae al puerto de Gijón, un barco inglés con carga de sal, también de los tramites con el gobernador del Principado que debe declarar la presa lícita.

Juan Bernardo⁷⁸², vecino de Oviedo y natural de la corte de París de Francia, según anota el escribano, acepta en Gijón una obligación del mercader de La Rochelle, Pablo Vuliller de paso en la villa por 4.510 reales de vellón, a pagar 1.510 reales a dos meses desde la fecha y los tres mil restantes a los tres.

A partir de la guerra de Devolución (1667), no se tiene constancia documental de franceses residentes.

Seguirá suministrándose sal de pala alta francesa con licencias especiales de importación, pero los marineros y maestros franceses que llegan en los barcos ya no podrán pisar tierra. La carga con frutos de la tierra para el viaje de vuelta se permite para abaratar los fletes, pero de su compra por cuenta del maestre se encarga el receptor de la sal del alfolí, de forma que el maestre cobra en metálico lo necesario para su sustento y el de la tripulación en el puerto y viaje de vuelta, el resto lo recibe en mercancía.

⁷⁷⁹ AHA. Lg. 1830/02, s/f. de 16/03/1665

⁷⁸⁰ AHA. Lg. 1837/01, s/f. de 09/02/1664 En las dos escrituras el escribano anota, residente en Gijón

⁷⁸¹ AHA. Lg. 1828/03, fl. 200 de 10/11/1666

⁷⁸² AHA. Lg. 1830/02, s/f. de 24/02/1665

7.2.5 Portugueses

Domingo Antonio de Otero⁷⁸³, era en 1689 el cónsul de Portugal en Gijón, se encarga de resolver los trámites de aduanas y los cobros de los mercaderes portugueses que o bien llegan al alfolí de la ciudad o descargan tabaco de Brasil, es el caso del capitán Manuel Acuña, de Viana que deja en el puerto camino de Bilbao seis rollos de tabaco de Brasil para el administrador del estanco de Gijón Alonso García Lavandera, El maestre sigue viaje y el cónsul se ocupa de cobrar los 1.250 reales de vellón y dar la carta de pago.

El tabaco en hoja para los estancos del Principado se compraba a mayoristas de Bilbao que lo importaban de Inglaterra, a partir de 1668 en que fue reconocido el reino de Portugal por la Corona española y levantado el embargo, algunos mercaderes portugueses trataron de suministrar directamente el tabaco de sus colonias a Gijón, de los tres que tenemos constancia dos fueron acusados de vender tabaco al por menor en el puerto, se les embargó el barco y la carga que fueron subastados⁷⁸⁴

7.2.6 Los holandeses

De todos los holandeses que residieron e Gijón en la segunda mitad del siglo XVII son Paolo du Bois y Justo Carlier los primeros en establecerse. Paolo du Bois ⁷⁸⁵no es el más importante pero si el único que aparece como vecino⁷⁸⁶ y por tanto probablemente

⁷⁸³ AHA. Lg. 1869/01, fl. 8 de 25/02/1689

⁷⁸⁴ AHA. Lg. 1834, fl. 87 de 20/03/1684, El capitán niega los hechos y acusa al veedor de comprar a los testigos

⁷⁸⁵ AHA. Lg. 1819/02, s/f. 15/04/1660

⁷⁸⁶ Los escribanos distinguen entre vecino, residente y estante, para describir la relación con la villa de los comparecientes. Por motivos fiscales no era fácil que una villa aceptase incluir nuevos vecinos no naturales en sus padrones. Justo Carlier después de veintiséis años casado y residiendo en la villa llevo el caso a la Chancillería de Valladolid para que se decidiera su inclusión en el vecindario de Gijón.

el más antiguo, comerció con Ámsterdam donde su hermano Philipp es comerciante, su corresponsal en Holanda es Bartolomé du Bois. Tuvo negocios con Carlier en la década de 1650-60 entre ellos el envío de un barco cargado con frutos de la tierra a la ciudad de Hamburgo⁷⁸⁷ y otro a San Lucar de Barrameda.

Otro residente en este caso singular es el capitán corsario Francisco Quilmique armador y capitán de la fragata de corso “Doña Maria”, en Gijón tiene como representante a Lorenzo Costales que se ocupa de los trámites burocráticos y de la venta de las mercancías⁷⁸⁸

No se instalan en Gijón más comerciantes holandeses hasta la guerra de Devolución (1667) con Francia, es entonces cuando desplazan definitivamente a los franceses y canalizan el comercio con Vizcaya a través de sus compatriotas residentes en Bilbao.

Jacob Van Loop⁷⁸⁹, natural de Róterdam por un poder dado a su hermano Josua sabemos que sus asuntos y negocios en el Principado le impedían atender en Róterdam los cobros de los bienes que le correspondían por una herencia y otras deudas apoderado suyo en Bilbao fue Nicolás van der Hoorn, encargado de recaudar el 10% de las presas de corsarios holandeses para el príncipe de Orange.

Gellio Reilynger, en 1687 residente en Ámsterdam, dio poder a Jacob van Loop para cobrar al capitán Vacs Olyaerts,⁷⁹⁰ de Harlem 140 doblones de oro de dos escudos cada uno más el importe de la venta de las mercancías enviadas a su consignación, a juzgar por sus contactos en Bilbao debió ser un hombre influyente dentro

⁷⁸⁷ Ibidem es navío “La Fortuna” con el maestro Jacob Janssen, el viaje a Andalucía lo realizan con la nao “San Sebastián” del maestro Juan de Colaiz

⁷⁸⁸ AHA. Lg. 1836/01, fl. 23 de 24/11/1661 Llegó a Ribadesella con la presa “Nuestra Señora del Rosario” con carga de tabaco y otras mercancías, para cubrir algunos gastos apremiantes vendió parte de las mercancías que se ocupa de cobrar su representante

⁷⁸⁹ AHA. Lg. 2028/01, fl. 20 de 02/08/1688, en el documento en el que da poder a su hermano revoca el dado a Nicolás van der Hoorn

⁷⁹⁰ AHA. Lg. 2028/02, fl.9 de 22/10/1687 El capitán llegó a San Vicente de La Barquera en el navío “San Pedro”

de la comunidad holandesa, en su relación con Nicolas van der Hoorn fue sustituido por Justo Carlier.

Miguel Gilles⁷⁹¹ se instala en Gijón a raíz de la venta de su fragata “San Juan” de 120 toneladas de porte con seis piezas de artillería, al armador local Andrés Menéndez Valdés por 21.000 reales de plata, alquila una casa en la Villa por 150 reales de plata al año⁷⁹² y se dedica al transporte de mercancía como capitán de la fragata con base en Gijón con poder⁷⁹³ de Andrés Menéndez Valdés.

Enrique Croessen⁷⁹⁴, natural de Amsterdam tiene negocios con sus socios holandeses y con su hermano Juan Croessen, residente en La Coruña quiere cobrar judicialmente a Gellio Reilynger y a su socio Diego Carlier una deuda de 12.149 reales de vellón que están debiendo, para ello apodera a Alonso de Solares Valdés, vecino y regidor de Villaviciosa

7.2.7 Gellio Reilynger y Diego Carlier, la sociedad Carlier y Cia

Gellio Reilynger fue un comerciante holandés natural Ámsterdam que conoció a Diego Carlier cuando este residía en Amsterdam como corresponsal de su padre Justo Carlier⁷⁹⁵, hizo algunos negocios con Diego en Holanda antes de emanciparse legalmente y residió en Gijón después de constituirse la sociedad Carlier y Cia.

Cuando Diego cumplió los veinticinco años se emancipó de la patria potestad de su padre tal como era costumbre en esa época, y comenzó a hacer contratos y ajustamientos por su

⁷⁹¹ AHA. Lg. 1868/04, fl. 89, de 28/10/1688

⁷⁹² AHA. Lg. 1868/04, fl. 88 de 10/11/1688

⁷⁹³ AHA. Lg. 1868/04, fl. 53 de 10/11/1688

⁷⁹⁴ AHA. Lg.2028/01, fl. 16 de 22/01/1688

⁷⁹⁵ Justo Carlier era un Flamenco natural de la ciudad de Lila que residió ejerciendo como hombre de negocios más de treinta años en Gijón

persona. Para ello el titular de la casa les otorgaba escritura de emancipación, asignándoles una cantidad de sus propios bienes para que pudieran negociar por su cuenta,⁷⁹⁶ en este caso su padre le asigna una cantidad de 1.000 ducados de vellón “*para tratar y contratar para sí*” que hace constar en carta de pago de la que es testigo Antonio Rodríguez Quiros⁷⁹⁷

Gellio Reilynger hace negocios con Diego “*como compañeros y a partes iguales*” en Holanda desde Agosto de 1684 tal como hacen constar en la escritura de constitución de la sociedad Carlier y Cia. ante notario de la ciudad de Ámsterdam en la que acuerdan ser

(...) socios a partes iguales en todos los negocios y asientos de comercio que se ofrecieren por estos reinos como en otros cualesquiera, así como compartir contactos y corresponsales

La escritura de constitución⁷⁹⁸ que otorgan en España ante notario el 8 de Agosto de 1685 prorroga la anterior hasta el 1 de Mayo de 1690 otorga poderes a ambos socios y consta de nueve artículos y una disposición final. Como testigos comparecen su cuñado, Antonio Nanclares Gamboa, y dos comerciantes de la Villa, Gabriel García Menéndez y Pedro García Lavandera

Se especifica claramente que la compañía se llama Carlier y Cia, el libro de caja, en el que

(...) se escribirán todas las partidas de dinero que entraren o salieren por la dicha compañía y ajustar con dicho libro las cuentas cada mes.

También se dispone que las demás cuentas generales de los negocios

(...) se han de ajustar una vez al año con los demás cuentas y libros que se han de formar

Así como la contratación de una persona “*benemérita*” como cajero para que de cuenta de las haciendas que se le entreguen de la compañía.

⁷⁹⁶ SANZ AYAN Carmen, “Los banqueros...”, op. Cit. Pg. 46

⁷⁹⁷ AHA. Lg. 1868/04, fl. 148-156 de 29/02/1688 Testamento de Justo Carlier

⁷⁹⁸ AHA. Lg. 1868/04, fl. 5-7 de 08/02/1685

El resto de los artículos son normas de régimen interno, en el Art. 4º se dice:

(...) que cualquiera de los otorgantes que saliese de negocios fuera del Principado llevará una instrucción firmada por ambos sobre lo que conviene hacerse, no pudiendo excederse sin beneficio del compañero, si no fuere así los daños y perjuicios serían de su cuenta.

En el Art. 5º se limita a 100 Ducados la cantidad a que de puede obligar a la sociedad sin participarlo al socio que, “*podrá o no pasar por ello*”. El Art. 6º aclara que ninguno de los otorgantes podrá sacar ni valerse del dinero de la compañía salvo para sustentarse, vestir o calzarse, el Art. 7º protege a la Compañía de quiebras particulares de los socios, queda establecido así, que

(...) los efectos y la hacienda de la compañía no estarán sujetos al pago de deudas particulares.

Los Art. 8º y 9º establecen las dietas a cobrar en los viajes

(...) por el Principado o Galicia, 1 escudo de plata al día; si el viaje es a Castilla, Vizcaya u Holanda 1,5 escudos de plata al día.

Para terminar en una nota aparte se estipula que en la casa que alquilarán para vivir en Gijón por cuenta de la Compañía,

(...) solo han de tener un criado y una criada, haciéndose cargo del sueldo quien contrate a más criados.

A partir de este año las operaciones que Diego realiza por cuenta de su padre son contadas, algunos encargos para liquidar asuntos familiares en Flandes, y valoraciones de inmuebles en la ciudad de Lila. Unos días antes, Diego Carlier daba un salto cualitativo en los negocios, y se introducía en el arrendamiento de las Rentas Reales, actividad acaparada por las elites locales.

Lo hace de la mano de la mano de Juan Alvarez de la Viña, un importante comerciante local que participa en operaciones de financiación a riesgo de quilla. El medio son los estancos de aguardiente y mistelas que de la Viña tiene arrendado a D. Carlos Pacheco administrador del Principado.

Acuerdan que en el estanco de aguardientes de Gijón⁷⁹⁹, por el tiempo que lo tiene arrendado D. Juan y a partir de la fecha de firma del documento notarial lo compartirán a medias. Dice Don Juan, que el alquiler de los dos locales en los que vende el aguardiente y gastos de personal suponen unos gastos fijos de 23 ducados al mes por lo que Diego deberá hacerse cargo de la mitad a partir del 1 de Febrero.

Este documento se firma 11 días antes de constituir la sociedad Carlier y Cia. que no se hace cargo de las deudas particulares de los socios y después de la firma del documento de emancipación y carta de pago de los 1000 ducados otorgados por su padre. Firman como testigos Justo Carlier y Antonio Nanclares Gamboa, su cuñado, que confirma plenamente su aprobación familiar al negocio y Antonio Rodríguez Quirós (testigo en el documento de emancipación). No parece aventurado decir que después de 1680, los comerciantes locales que se inician en el arrendamiento de las Rentas Reales toman sus precauciones.

Hasta su emancipación las operaciones de Diego Carlier fueron por cuenta de su padre. Lo más habitual era el envío por Diego desde Holanda de un barco cargado de mercancía, con flete de ida y vuelta contratado en origen. Al llegar a Gijón, el capitán quedaba obligado a la carga de los géneros que Justo Carlier le daba para el viaje de vuelta generalmente, avellanas verdes, nueces, castañas y cítricos⁸⁰⁰.

Poco antes de su emancipación, su padre viaja a Ámsterdam con objeto de aclarar lo sucedido con una partida de azabache enviada desde el Principado hacía ya un año. Justo Carlier fue

⁷⁹⁹ AHA. Lg. 1868/03, fl. 189, 190, de 21/01/1685 En el documento se dice que el precio del aguardiente y mistelas deberá ser razonable conforme al juicio y parecer de los otorgantes en la venta al mayor y menor

⁸⁰⁰ AHA. Lg. 1867, fl. 137 de 19/01/1680 El capitán Cornelio Guillermo, maestro del navío “La Esperanza “ reclama la carga para el barco y declara que los retrasos no son imputables a Justo Carlier

personalmente a Holanda a llevar tres cajones⁸⁰¹ (unos 300 Kg.) de azabache labrado en el Principado que entregó a Roberto Hogilhil mercader de Amsterdam para su venta, pasado un año desde la entrega, y sin noticias de ella da un poder a Francisco Langueta para que vaya a reclamar la mercancía o el producto de su venta⁸⁰².

No encarga a su hijo la gestión de este cobro, por el asunto del azabache tendrán serias diferencias y aparecerá reflejado en el testamento de Justo, al parecer las gestiones de cobro no dieron fruto y Diego Carlier se encargó a través de sus corresponsales de enviar el azabache de Holanda a Cádiz y de allí a las Indias para su venta. Su padre esperó hasta su muerte en 1688 la llegada del dinero en los galeones⁸⁰³

A partir de entonces salvo algunas gestiones de cobro los negocios de Diego serán por su cuenta y riesgo. Roberto Hogilhil, el mercader implicado será mas tarde corresponsal de Diego Carlier.

Hogilhil unos días antes de la reclamación del azabache envió un barco el “Abrahan” a Gijón con mercancía consignada a Diego Carlier⁸⁰⁴, una vez descargado tenían que darle avellana verde para el viaje de vuelta. El capitán holandés Nicolás Federico Drique declara ante notario que lleva treinta y cinco días esperando la carga en el puerto con ocho hombres a bordo.

La última operación de Diego Carlier antes de constituir la sociedad con Reilynger consistió en el flete a Juan de Prendes Bandujo⁸⁰⁵ y a Marcos de Priu Sierra⁸⁰⁶ vecinos de Gijón de las

⁸⁰¹ Un cajón equivale según los sitios entre 125 y 250 libras, era una partida muy valiosa que justifica el viaje a Holanda de Justo Catlier para entregarla personalmente

⁸⁰² AHA: 1876/04, fl. 61, de 10/03/1684

⁸⁰³ AHA. Lg. 1868/04, fl. 148-156, La referencia a este asunto viene recogida en el fl. 155 del testamento de Justo Carlier

⁸⁰⁴ AHA. Lg. 1876, fl. 57, de 23/03/1684

⁸⁰⁵ AHA. Lg. 1868/02, fl. 91, de 10/04/1684

⁸⁰⁶ AHA. Lg. 1868/02, fl. 100, de 10/05/1684

dos pinazas atracadas en el puerto, la “Virgen de Covadonga “ y la “Virgen del buen suceso” de las que son maestres, llevan grasa de arder procedente de Holanda, con destino a los puertos de Comillas y San Martín de la Arena, si en estos puertos se vende toda la carga⁸⁰⁷, se da por terminado el viaje, si no es así deben seguir hasta Bilbao y entregar las barricas que sobren a su representante, el flete es de 11 RV por barrica. Presta fianza ante D. Alonso de Valdés administrador en la villa de los derechos de cientos, diezmo y alcabalas, de las barricas⁸⁰⁸.

Carlier y Cia, importa, pescado curadillo, grasa de arder, y salmón salado, productos con buena salida en Asturias y en el interior de Castilla, ya en 1686 dan poderes a su encomendero en Villalpando, Apolinario Cifuentes para cobrar 843 reales de vellón por una partida de sesenta y cinco quintales de pescado curadillo vendida a Alonso Pérez, de Puebla de Sanabria⁸⁰⁹. Apodera a Matías García Argüelles para cobrar a otros clientes de Castilla: Asis Noval Molina canónigo de San Marcos de León 242 reales de vellón, Santiago Jетиño Alonso de Valdelugeros 243 reales de vellón, Domingo Díaz de Ventosilla 180 reales de vellón, también para que pida a Benito Rodríguez de León capital el dinero que el año pasado dejó en su poder.

Poco después, Gellio Relinger socio y apoderado de la sociedad da a su vez poder a Pedro Valdés mercader y vecino de la ciudad de Amsterdam para cobrar a Juan Mor y Jans

⁸⁰⁷ ZABALA URIARTE Aingeru “Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVIII” en, RIBOT Luis Antonio y de la Rosa Luigi (Cords), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, 2003, Pgs. 127-184 Añade el autor,(...) de Este a Oeste y Oeste a Este multitud de embarcaciones de todo tipo hacían una navegación casi de costa(...) se da sobre todo un transporte de redistribución desde grandes puertos a los pequeños y de aprovisionamiento, complementario del anterior desde los pequeños a los grandes.

⁸⁰⁸ AHA. Lg. 1868/02, fl.99 de 12/05/1684

⁸⁰⁹ AHA. Lg. 1842 fl. 26. de 21/01/1686

Pieters Mesing mercaderes de dicha ciudad, 1.364 pesos de plata de cincuenta placas cada peso moneda de Holanda⁸¹⁰ correspondientes a una partida de avellana que por cuenta de dichos mercaderes cargó en el puerto de Villaviciosa el capitán Tieze Cansen, maestre holandés del navío “La Concordia”. Carlier y Cia. paga la avellana mas algunos gastos de avería por cuenta de los holandeses y el capitán con poder de los compradores otorga una letra sobre ellos. Después, Pedro Valdés que actúa como corresponsal de Carlier y Cia presenta al cobro la letra de los 1.364 pesos de plata en Amsterdam situando las divisas de plata en Holanda con las que se compra de nuevo mercancía.

Vemos la dificultad de hacer efectiva la prohibición de salida de la plata en un sistema comercial basado en la confianza entre mercaderes y en los lazos familiares.

Ese mismo año intervinieron también en el negocio de la lana lo sabemos por un poder que otorgan a Juan Gualtero Ebruren⁴⁰⁰ natural de las Villas Anseáticas del Sacro Imperio y residente en Madrid para reclamar en el Real Consejo por la liquidación de impuestos que la aduana de León practicó a una partida de lana de la Compañía. También liquidan una obligación de 12.000 reales de vellón por la compra de pescado curadillo a Antonio García de Carrio⁸¹¹ y hacen gestiones para el cobro de dos cargas de algolía de olor, enviadas desde Ámsterdam a La Coruña a la consignación de Jacobo Migandi y Lorenzo Notemon, mercaderes holandeses residentes en Galicia⁸¹², para estas gestiones dan poder a Cornelio van der Irssen residente en La Coruña.

⁸¹⁰ AHA. Lg. 2028/02, fl. 38, de 15/02/1686

⁸¹¹ AHA. Lg. 1877/01, fl. 22, de 09/12/1686

⁸¹² AHA. Lg. 2028/02, fl. 9, de 19/07/1686 El envío de hizo a bordo del “Clara Maria” del capitán Juan Arents

fueran de verdo adverbien para que por falta de sustancia de podo
No des detener la validacion que se requiera y para su cumplim
to le dicron alas justicias de su majestad alho les copelan fuvio
lo por sentencia pasada en cosa juzgada renunciaron todas las
leyes de su reyno con la general del derecho y lo otorgaron y firman
asi los dños otorgantes aqui en yo escrivano don fee y conoso rion
testigos hove de fueros reales pedro garzia lavandera y juan
Rivas bernardo ~~hijos~~ de esta villa
Diego Carlier Gellio Reilingen
Antony
Sancho Carriable de

Fuente: Protocolos notariales

Poder otorgado por Diego Carlier y Gelio Reilinger

El año siguiente no empieza bien para la compañía. En Febrero, Felipe Mahun, capitán de la goleta "San Luis", espera en el puerto de Pravia que le den la carga de trigo a que se comprometió Diego Carlier en la ciudad de Amsterdam⁸¹³ mediante contrato con Fermin Ghitos. Como no tienen licencia para la saca de grano, el gobernador ordena paralizar la carga. El capitán se niega aceptar otra mercancía que no sea la estipulada y presenta en nombre de los consignatarios el oportuno requerimiento.

El año transcurre con la firma de obligaciones de clientes castellanos⁸¹⁴, un juicio por la reclamación a los herederos de un

⁸¹³ AHA. Lg. 2028/02, fl. 13, de 14/02/1687 el contrato a que se refiere lo firma Diego Carlier en Amsterdam el 1 de Enero de ese año

⁸¹⁴ AHA. Lg. 2028/02, fl. 6, de 31/01/1687 Domingo Lebrado, vecino de Salamanca se obliga con Diego Carlier y Gellio Reilynger a pagar 1.430 reales de vellón para el día cuatro pasada la pascua de resurrección por mercancías que ha recibido

cliente fallecido⁸¹⁵ y una obligación por la compra de avellana para la exportación⁸¹⁶. En Octubre, reciben un cargamento de mercancías en el “San Pedro” que arriba a San Vicente de la Barquera. Su capitán les trae 140 doblones de oro de a 2 escudos que debe entregarles⁸¹⁷. Este dinero puede ser producto de una operación de crédito en Holanda, o una repatriación del que tenían fuera. El hecho es que necesitan el dinero, porque dan poder al mercader holandés de Rotterdam residente en Gijón Jacob van Loop para cobrar en San Vicente de la Barquera los 140 doblones más el producto de la venta de las mercancías que trae el capitán Vacs Oliarerts de Harlem

7.2.8 Concurso de acreedores de Carlier y Cia.

El año 1688 es catastrófico para ellos. Cuatro meses después de recibir los 140 doblones de oro, se producen dos hechos que desencadenan todo el proceso. El día 3 de Enero, el capitán Aldert Coornelissen Froorb de Ámsterdam, llega a Gijón con su navío “La Puerta Dorada” fletado por Diego y su socio para cargar avellana y otros frutos de la tierra y dirigirse con ellos a Ámsterdam. No están en condiciones de darle toda la carga que admite el barco porque no pudieron comprarla, y para no causarle más perjuicios, acuerdan permitir que otros mercaderes de la Villa carguen en el navío sus mercancías.

A los pocos días Enrique Croessen, de la ciudad de Ámsterdam y su hermano Juan Croessen residente en La Coruña dan poder⁸¹⁸ en Gijón a Alonso de Solares regidor de Villaviciosa para ejecutar judicialmente y cobrar a Carlier y Cia. por 12.149 reales de vellón que deben por una obligación vencida.

⁸¹⁵ AHA. Lg. 2028/02, fl.15, de 09/07/1686 Dan poder a Vicente de Granda para comparecer ante el señor gobernador del Principado por un pleito contra Joseph García Argüelles por una obligación otorgada por su padre Gabriel Argüelles

⁸¹⁶ AHA. Lg. 2028/02, fl. 34, de 31/01/1687 Se obligan con Gabriel Alvarez, cura párroco de Blimenes por 3.700 reales de vellón, a pagar a los 24 días desde la fecha, por una partida de avellana

⁸¹⁷ AHA. Lg. 2028/02, fl. 9, de 22/07/1687

⁸¹⁸ AHA. Lg. 2028/01, fl.16, de 22/01/1688

De inmediato a los quince días, Diego Carlier y Gellio Reilynger dan poder a Jacob Herling de la ciudad de Ámsterdam para que en su nombre presente concurso de acreedores⁸¹⁹ que tengan algún derecho sobre los bienes de los otorgantes, para que dichos acreedores hagan cesión de sus derechos o no los ejerzan, para ajustar cuentas con ellos de acuerdo a las leyes de Holanda y para que haga todas las diligencias judiciales y extrajudiciales que convengan.

Diego sale para Holanda a presentarse en el proceso concursal, su socio se queda en Gijón y doce días después es detenido, las cosas son mucho más graves de lo que parecían en un principio. Está preso en la cárcel pública a petición de diversos acreedores locales enterados del concurso de acreedores presentado en Holanda, pero ahora Pedro de Condres⁸²⁰ apoderado en la villa del mercader holandés residente en Bilbao Jacob Moll⁸²¹, le reclama 70.000 reales de vellón que se supone deben a Rafael Fermín y Jacob Federico Dufay, vecinos de la ciudad de Ámsterdam, y a través del procurador de Oviedo Vicente de Granda Rocco piden al gobernador su traslado a la Real fortaleza de Valladolid.

Gellio Reilynger responde que no reconoce la deuda, que caso de existir hace unos días se presentó concurso de acreedores en Holanda y que el juez ordinario de Gijón es quien tiene jurisdicción sobre el asunto.

⁸¹⁹ AHA. Lg. 2028/01, fl.15, de 09/02/1688

⁸²⁰ AHA. Lg. 2828/01, fl. 17, de 23/02/1688

⁸²¹ ZABALA URIARTE Aingeru, “Los holandeses en Bilbao. La reconstrucción de una comunidad tras el tratado de Münster”, en, *Bidebarrieta*, nº XVII, 2006, Pgs. 147-185 (...) Jacob Moll natural de Ámsterdam, hijo de de Pedro y Maria van Slingeland se inició en los negocios de la mano de Nataniel Holwell (...) desde 1689 figura ya con su hermano Carlos, así hasta 1693 año en que quiebra la firma. La apertura del expediente de quiebra se produjo el 6 de Abril de 1693 mientras se encontraba en Madrid. El corregidor ordenó traerle de la Villa y Corte preso. Por aquellas fechas la casa estaba negociando grandes partidas de lana para su remisión en convoy a Holanda, la apertura del expediente supuso el embargo de todos estos cargamentos

En Octubre Gellio Reilynger sigue en la carcel de Gijón⁸²², su objetivo es que se mantenga la competencia de la justicia ordinaria de Gijón y evitar que lo trasladen a Valladolid. Presenta un escrito al gobernador del Principado a través del procurador de Oviedo Francisco Fernández en el que razona que ha puesto sus bienes a disposición de los acreedores entablándose diferencias sobre las competencias de distintas jurisdicciones, propone que como la sociedad Carlier y Cia se constituyó en Gijón sea la justicia ordinaria de la villa la única competente en el asunto.

Mientras tanto Diego Carlier se persona en el procedimiento en Ámsterdam y pacta con los acreedores holandeses y los de otras plazas pagarles (con el dinero de la Compañía) el 50% de la deuda que esta tiene con cada uno de ellos a cambio le dan un documento por el que renuncian a exigirle ninguna cantidad más y a cobrar el otro 50% de Gellio Reilinger. La documentación que está obteniendo pretende presentarla ante los señores presidentes y oidores del Consejo de Castilla para que por esta causa no pueda ser molestado por ninguna justicia de este Principado⁸²³. A esta pretensión se opone Gellio Reilynger que da poder a Diego Pascual para que se persone en los Reales Consejos de Castilla.

Por el testamento de Justo Carlier, fallecido en Agosto de ese año de 1688 sabemos que cuando murieron en Lila sin descendencia sus hermanos Pedro y Balduino, encargó a Diego liquidar sus créditos y cobrar las obligaciones a su favor resultando un saldo de 250 doblones de oro de a dos escudos, Diego obligó a su padre a cambio de darle el dinero a otorgarle carta de pago por una mercancía que le debía (Diego a su padre) valorada en 2.000 reales de plata.

El día 30 de Diciembre de 1688 Gellio Reilynger consigue un permiso de cuarenta días para poner orden en sus asuntos que se litigan ante el tribunal del gobernador del Principado. Sus bienes

⁸²² AHA. Lg. 2028/02, fl. 40, de 21/10/1688

⁸²³ AHA. Lg. 2028/01, fl. 6, de 20/11/1688 Entre otras cosas Reilynger alega que Diego está pagando con 70.000 reales de vellón que le debe

están a disposición del concurso de acreedores que presentó. Juan Rodríguez Bernardo⁸²⁴ vecino de Gijón, presta fianza a su favor respondiendo con todos sus bienes de que al término de los cuarenta días ingrese otra vez en prisión.

En 1689 sale de la cárcel y ajusta algunas liquidaciones por su cuenta, así lo hace con Juan de Barbachano Solis con una deuda de 12.000 reales de vellón⁸²⁵ que paga 4.000 en el acto y el resto en dos plazos de 4.000 reales cada uno. Por su parte Barbachano renuncia por escrito a cualquier reclamación judicial.

En el año siguiente solo tenemos noticias de Diego Carlier. Está en Asturias y sigue liquidando acreedores por el mismo procedimiento que en Holanda, a Antonio de Valdés⁸²⁶ al que deben 240 reales de vellón por unos asuntos que hizo a favor de Carlier y Cia cuando era juez ordinario de Gijón declara que Diego deseando hacer lo que siempre ha hecho, pagar, para hacer lo que es su obligación le entrega 120 reales de vellón, le da pagaré y se compromete a reclamar el resto a Gellio Reilinger.

Lo mismo hace con Andrés de la Riera Miranda⁸²⁷ al que deben 300 reales de vellón, le liquida 150 reales y le da carta de pago obligándose a no reclamar cantidad alguna a Diego.

No aparece mas documentación sobre Diego Carlier y Gellio Reilynger a partir de Diciembre de 1690, la única mención posterior a esta fecha se encuentra en el documento de partición⁸²⁸ de la herencia de Justo Carlier fechado el 13 de Abril de 1698 en él se dice que Diego Carlier murió en Ámsterdam sin concretar la fecha.

Vemos que los procedimientos concursales estaban muy desarrollados en el último cuarto del siglo XVII, tanto en su vertiente

⁸²⁴ AHA. Lg. 2028/01, fl.26, de 30/12/1688

⁸²⁵ AHA. Lg. 2028/02, fl. 53, de 03/03/1689

⁸²⁶ AHA. Lg. 2028/02, fl. 14, de 16/01/1690

⁸²⁷ AHA. Lg. 2028/02, fl. 19, de 17/12/1690

⁸²⁸ AHA. Lg. 1881, fl 95, de 13/04/1698

procesal como en la salvaguarda de los derechos y obligaciones de las partes, no debieron ser infrecuentes en la práctica mercantil de la época.

7.2.9 Justo Carlier

Originario de la ciudad de Lila⁸²⁹ en Flandes, antigua denominación de la ciudad francesa de Lille hoy capital del distrito Norte-Paso de Calais cerca de la frontera con Bélgica, llegó a Asturias alrededor de 1650 probablemente como corresponsal de sus hermanos Pedro y Balduino⁸³⁰, con casa de negocios en Lila y buenos contactos en la ciudad de Ámsterdam.

En un principio se instala en Avilés⁸³¹, lo sabemos por una declaración del mercader holandés residente por entonces en Gijón, Paolo du Bois al que conocía de Lila donde ejercía entonces como corresponsal su hermano Bartolomé du Bois.

Se casa en Gijón con Marta Suárez con quien tiene tres hijos, Diego, Justo Antonio y Juana. Su ascensión en la escala social de la ciudad debió ser rápida, lo prueba el matrimonio de su hija Juana con D. Antonio Nanclares Gamboa⁸³², médico cirujano de la Villa y hombre de negocios que aparece en diversas operaciones a riesgo de quilla como inversor.

⁸²⁹ Fue el centro de una importante zona textil y de negocios, su edificio de la bolsa data de 1652, su nombre Lila y Lille viene del español “la isla” por estar situada en medio de una zona pantanosa. Perteneció a la herencia Borgoñona de Carlos I de España junto al condado de Flandes. Luis XIV se apropió de ella en la guerra de la devolución de 1667 dotándola de grandes fortificaciones y pasó a ser la capital de la Francia del Norte.

⁸³⁰ Sabemos por su testamento que sus hermanos fallecieron en una fecha anterior y próxima a 1683 y que su relación con ellos era buena ya que salvo una manda para un criado es su heredero universal

⁸³¹ AHA. 1819/02 sf. de 15/04/1660 Escritura del mercader holandés Paolo du Bois hace referencia a negocios de importación que tuvieron juntos (ver los holandeses)

⁸³² Médico cirujano de la villa caballero de la Orden de Santiago e inversor a riesgo de quilla (ver cuadro inversores a riesgo), comprará un regimiento en Gijón que pondrá a nombre de su hijo, nieto de Justo Carlier

En una ciudad pequeña y en una sociedad de rápida expansión como la asturiana, el dinero parece ser el principal vehículo para lograr el ascenso social de los mercaderes⁸³³, sin embargo aun en una villa como Gijón la elite local hace negocios con ellos pero rara vez emparenta y como veremos a partir de los testamentos la concepción de la vida y sus prioridades eran muy distintas.

La pequeña nobleza y los hidalgos locales acaparaban los oficios municipales de regimiento. Durante el siglo XVII, la administración de los millones y de la mayoría de las concesiones extraordinarias estaba en manos de una comisión especial en cada ciudad compuesta por el corregidor y dos regidores elegidos por el ayuntamiento.

Sin embargo, añade Sanz Ayan⁸³⁴

(...) el dinero superaba casi todos los obstáculos, a pesar de la tendencia endogámica de aquellos que pertenecían a la oligarquía municipal, los accesos no se cerraban para los que acudían periódicamente a las urgencias de la Corona.

El requisito en algunos casos de hidalguía beneficiaba a la corona, ya que hacía el cargo de regidor más estimable para el comprador y por tanto mas caro⁸³⁵.

Carlier estuvo interesado en aparecer en el padrón de vecindad que se estaba haciendo en 1674 como vecino en la lista de hijosdalgo, a este fin dio poder⁸³⁶ a Blas de la Rasilla procurador de número de la Chancillería de Valladolid.

⁸³³ MIRALLES MARTINEZ Pedro y MOLINA PUCHE Sebastián “ Socios pero no parientes. Los límites de la promoción social de los comerciantes extranjeros en la Castilla moderna” en *Hispania, Revista Española de Historia* nº 226, 2007 Pgs. 455-486. En este sentido señala que de esa imagen de quietismo se ha pasado a otra igualmente idealizada en la cual parece que la movilidad social era continua y nada excepcional y en la cual la posesión de dinero era condición suficiente para ascender en la sociedad

⁸³⁴ SANZ AYAN Carmen “Los banqueros de Carlos II” Valladolid, 1988, Pg. 438 citando a TOMAS Y VALIENTE F. “ Las ventas de oficios de regidores y la formación de oligarquías urbanas en Castilla”, *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 2, 1975, Pgs. 525-533

⁸³⁵ *Ibidem*. Pg. 439

⁸³⁶ AHA. Lg. 1860/03, fl.10, de 17/08/1674 le encomienda hacer las gestiones oportunas para ser incluido en el padrón de los estados de la nobleza, hidalguía y pecheros que se está realizando, en el que le corresponda, a ser posible según la documentación que aporta en el de hidalguía.

En 1655 Carlier reside ya en Gijón y se dispone a viajar durante algunos meses a Flandes donde tiene mercancía para vender, después ira a Vizcaya y Galicia donde le deben cantidades importantes de dinero, como los 2.000 reales de plata de Martín de Valdés y Juan del Castillo magistrado del Principado con el que tiene un pleito pendiente, o Fernando de Acuña, vecino de Medina de Rioseco que le debe 3.600 reales de plata, además de otros deudores de Guipúzcoa y diversos sitios.

Para atender los negocios en su ausencia da poder a Pedro de Gala Bernardo⁸³⁷ y a Paolo du Bois, tiene plena confianza en ellos porque podrán disponer, de las mercancías que envíe desde Holanda a Guipúzcoa, al señorío de Vizcaya al reino de Galicia y al Principado así como cobrarlas y dar pagarés en su nombre.

En 1655 Carlier ya es un mercader con contactos y clientes por todo el Cantábrico y Holanda. Ese mismo año da poder a los mercaderes holandeses Giller Leborg y Juan Frimbers para cobrar en Bilbao de Martín de Arresty y de su mujer 19.449 reales de plata que le deben por una obligación vencida.

Además tiene lonja abierta en Gijón, que a juzgar por lo sucedido a Diego Menéndez Valdés, debió ser bien conocida y estar surtida de géneros caros de Holanda. Este hombre, recibió la visita en Gijón de su amigo Don Manuel de Poltar caballero de la Orden de Santiago y vecino de León. Ya en la Villa, quiso comprar algunos tejidos y Don Diego le recomendó la lonja de Justo Carlier, la cuenta ascendió a 313 reales de plata de a 8 doble y 234 reales de vellón que claro está no llevaba encima. Pagó Don Diego. Unos meses mas tarde declara ante escribano que Don Manuel de Poltar pasó de esta vida a la eterna sin abonar la deuda y da poder⁸³⁸ a un representante para cobrar a sus herederos.

⁸³⁷ AHA. Lg. 1843/02, fl. 34, de 07/03/1662 Importador de bacalao curadillo que enviaba a Castilla, en esta ocasión Juan Suárez Baragaño arrendador de los derechos del pescado seco del Principado le reclama el pago de 2.876 reales de vellón por el envío a Castilla de 1.956 arrobas (20 toneladas) a 30 reales de vellón /arroba, 56.000 reales de vellón (ver tabla de precios)

⁸³⁸ AHA. Lg. 1843/02, fl. 107, de 17/11/1663 Da poder a Alonso Ramírez de Jove Valdés, caballero de la Orden de Alcántara para hacer las gestiones oportunas ante los herederos

En 1669 compra la que cereal domicilio familiar⁸³⁹, la compra a Adriano de Bentanes y Domingo de la Viña, la casa es de piedra de granito y madera, linda por un lado con la de Don Gaspar de Valdés y tiene frete a la fachada principal la de Don Manuel y Don Hilario de Tineo Jove⁸⁴⁰, por detrás está la casa de los herederos de Pedro Gala Bernardo, el que fue su apoderado, pagó al contado 2.200 reales de vellón. Un año después su nuevo vecino Hilario de Tineo Jove que durante veinte años administró el estanco del Principado y Galicia le compra una partida de 18.448 libras de tabaco de la Martinica por importe de 16.283 reales de vellón⁸⁴¹.

Distribuye los productos que importa por el Cantábrico. Con Lucas García Andrés encarga la construcción de una pinaza al carpintero de ribera Fernando Pumariño maestre en hacer barcos por un importe de 1.400 reales de vellón⁸⁴², la propiedad se divide en $\frac{3}{4}$ para Carlier y $\frac{1}{4}$ para Lucas García.

A Ostende manda 112 cargas de avellana consignadas a a su factor Dionisio Falconer que se encarga de pagar el flete y cargar el barco con mercancía de vuelta⁸⁴³, a Meldelburg envía una goleta⁸⁴⁴ cargada de frutos de la tierra, su factor pagará el flete

⁸³⁹ AHA. Lg. 1838/03, s/f. de 25/05/1669 en la escritura se declara que esta libre de cargas y censos

⁸⁴⁰ Hilario de Tineo Jove y su hermano son los principales arrendadores de rentas reales del Principado entre ellas y durante años, las del estanco de tabaco para Asturias y Galicia en sociedad con Manuel García Jove, Pedro Barbachano del estanco del tabaco del Principado y José Estrada Ramírez residente en León y tesorero del Arzobispado, en el período 09,04,1682 al 31,12,1685

⁸⁴¹ AHA. Lg. 1854, fl. 121, de 22/10/1670 La partida se compone de 13.448 libras a precio de 40 reales de vellón el quintal y 4.800 libras de tabaco en hoja al precio de 80 reales de vellón el quintal

⁸⁴² AHA. Lg. 1837/02, s/f. de 14/02/1666 Le encargan que sea de las mismas medidas que la de Alonso Lamar, comerciante local, en la escritura se detallan las calidades de los materiales se obliga a entregarla el próximo mes de Agosto

⁸⁴³ AHA. Lg. 1855, fl. 44, de 04/08/1672 El barco es “Nuestra Señora de Covadonga” del maestre Francisco de Abadía Trueba, vecino de Lastres y el flete 9 reales de plata por carga

⁸⁴⁴ Aha. Lg. 1854, s/f. de 14/10/1671 la goleta es la “Villa de Eremiden”, por cada día de retraso en la entrega de la carga a partir del décimo paga una penalidad de 4 reales de plata por los gastos de la goleta y la tripulación

en destino, 800 florines. A Busdongo manda 17 millares y medio de sardinas⁸⁴⁵, a León 240 guadañas con sus piedras de afilar por 5. 280 reales de vellón, género de pelo de camello a Laviana⁸⁴⁶, avellana en Oviedo⁸⁴⁷

Además de estas actividades comerciales comunes a muchos otros, desarrolla la de prestamista y representante de corsarios, que ya no son tan frecuentes.

Respecto a la primera es sin duda alguna el más activo y la practica tanto dentro como fuera del Principado, las operaciones que se detallan en el cuadro son aquellas que se elevaron a escritura pública en las escribanías de Gijón y no tienen como contraprestación la entrega de mercancías, de las firmadas en otras ciudades solo podemos tener noticia si el pago resulta fallido y otorga un poder para hacer gestiones de cobro, como es el caso de los 19.449 reales de plata de Martín de Arresi en Bilbao. En la mayoría de ellas se especifica que la cantidad a devolver se corresponde con la entregada anteriormente por Justo Carlier ”*por hacerle un bien*” al deudor.

Pagarés a favor de Justo Carlier

fecha	importe	deudor
17/02/1655	19.449 reales de plata	Martín de Aristi y su mujer
04/03/1666	200 reales de vellón	Domingo Menéndez Lavandera
11/03/1666	7.630 reales de vellón	Fernando de Valdés

⁸⁴⁵ AHA. Lg. 1839/02, s/f. de 26/02/1671 Las envía a Domingo Suárez Mangana y a Pedro Alvarez por 980 Reales de vellón

⁸⁴⁶ AHA. Lg. 1862/01, fl. 7, de 20/05/1679 vende 16 varas de pelo de camello por 330 reales de vellón

⁸⁴⁷ AHA. Lg. 1854, fl. 125, de 31/10/1670 El comprador es Domingo de Abango que le debe 1892 reales de vellón por 25 cargas de avellana

20/03/1666	1.400 reales de vellón	Lucas García Andrés y su mujer
09/04/1666	1.060 reales de vellón	Toribio Ensuelo Tineo
14/05/1666	1.100 reales de vellón	Juan García Veriña
15/05/1666	1.635 reales de vellón	Diego de Villaverde
15/05/1666	318 reales de vellón	Catalina Menéndez Valdés
06/06/1666	318 reales de vellón	Juan de Samorro
18/06/1666	209 ducados de vellón	Fernando de Valdés Sorribas
20/06/1666	424 reales de vellón	Fernando de Llanos Cifuentes
28/06/1666	212 reales de vellón	Andrés Lamar y Ana García Castro (su mujer)
17/07/1666	208 reales de vellón	Gabriel de Carrio Lavandera
09/09/1666	190 reales de vellón	Julio Morán
19/09/1666	545 reales de vellón	Fernando Pumarino
08/10/1666	630 reales de vellón	Rodrigo Rodríguez
08/10/1666	432 reales de vellón	Domingo de Medina
19/11/1666	744 reales de vellón	Alonso García la Arena
26/11/1666	668 reales de vellón	Pedro Suárez “el mozo” y Carmen Sucho, su mujer
08/12/1666	168 reales de vellón	Toribio Pérez Rieso
01/03/1667	1.568 reales de vellón	Domingo García Pilledo

30/05/1667	432 reales de vellón	Andrés Lamar
09/08/1667	1.140 reales de vellón	Antonio Fernández
10/10/1667	2.000 reales de vellón	Julio de Bandujo
12/01/1668	580 reales de vellón	Domingo García Villedo
02/07/1668	525 reales de vellón	Andrés Lamar y su mujer
28/03/1669	400 reales de vellón	Gregorio Bayon
23/06/1669	314 reales de vellón	Andrés de Lamar
16/02/1670	4.364 reales de vellón	Francisco de Valdés
21/10/1670	892 reales de vellón	Diego Alvarez
10/03/1672	1.920 reales de vellón	Pedro de la Hurta
19/05/1672	8.747 reales de vellón	Francisco de la Huerta
16/08/1672	745 reales de vellón	Julio de la Viña
07/05/1673	14.400 reales de vellón	Antonio Enríquez
11/08/1674	2.354 reales de vellón	Diego Fernández y María de Valdés
19/02/1675	2.350 reales de vellón	Diego Fernández y su mujer
02/02/1676	143 doblones de oro de a 2 escudos	Julio Moran Llanos
04/03/1676	935 reales de vellón	Juan Peláez
27/04/1676	5.000 reales de vellón	Francisco de Jovellanos

16/06/1676	808 reales de vellón	Antonio la Buelga Jove
25/07/1676	980 reales de vellón	Pedro Alvarez
02/02/1679	19 reales de plata	Francisco Alvarez Marín
17/06/1679	850 reales de vellón	Claudio Muñoz
17/06/1679	452 reales de vellón	Francisco Morales
17/06/1679	235 reales de vellón	John Colins
02/11/1680	50 pesos de plata y 55 doblores de oro de a 2 escudos	Samuel Rignat
07/05/1673	14.400 reales de vellón	Antonio Enriquez

Fuente: protocolos notariales

Los préstamos⁸⁴⁸ los hace a todos los estratos sociales de la Villa, desde Pedro Suarez “el mozo” de la cofradía de pescadores, al mercader Andrés Lamar, y a Francisco de Jovellanos, alférez mayor de la Villa y miembro de la más rancia aristocracia local.

Como representante de corsarios holandeses⁸⁴⁹, fue comisario y factor de Nicolás van Hoorn, holandés de Róterdam encargado de recaudar de las presas hechas por corsarios holandeses, el 10% a que tenía derecho el Príncipe de Orange. Las presas debían ser declaradas legítimas por la autoridad competente en la zona, en este caso el gobernador del Principado, trámite que se solventaba tomando declaración al capitán y algunos marineros

⁸⁴⁸ CLAVERO Bartolomé, “Prohibición de la usura y constitución de rentas”, en, *Moneda y crédito*, nº 143, 1977, Pgs. 107-131

⁸⁴⁹ Ver la sección (el corso, representantes)

del barco apresado, pues se trataba de determinar la nacionalidad del mismo y el destino de las mercancías. Pasado el trámite mercancía y barco se vendía en subasta pública, por lo general a un precio inferior al mercado.

De estos trámites, de cobrar a quien se adjudicase la presa y de solucionar los problemas que pudieran surgir se encargó Justo Carlier.

A los puertos del cantábrico entre ellos Gijón, condujeron los corsarios las presas hechas en el Golfo de Vizcaya y en los derroteros de la costa. En Enero de 1672 el capitán corsario holandés Gregorio Gaspar⁸⁵⁰ de la fragata "El Tigre", trae apresado a Gijón el navío "La Maria de Cork". Las 426 fanegas de sal de pala alta que transporta las vende Carlier al alfolí de la ciudad a razón de 8 reales la fanega (el administrador de la sal de Gijón las venderá a 20 reales la fanega, precio de mercado al menor en ese momento) y practica la liquidación correspondiente. Lo mismo hace con el navío "La industria" apresado con una carga de bacalao curadillo por la fragata corsaria holandesa "La Saeta de la Mañana". En este caso, como la carga es percedera la saca a la venta sin esperar el visto bueno del gobernador, para lo cual deposita fianza⁸⁵¹. Después de treinta años, casado y con hijos en la Villa no consiguió ser incluido en los padrones de vecindad de Gijón⁸⁵², ni siquiera apelando como vimos a la Chancillería de Valladolid⁸⁵³. En su testamento el escribano anota: de nación flamenco.

⁸⁵⁰ AHA. Lg. 185 Lg. fl 59, de 18/01/1672 Carlier practica la liquidación de ingresos y gastos, y liquida a los marineros de la fragata por la cantidad que les corresponde de la presa (ver el corso)

⁸⁵¹ AHA. Lg. 1855, fl. 02/03/1674 en el pago de la fianza se hace hincapié en la frase "como es costumbre" (ver el corso)

⁸⁵² MIRALLES MARTINEZ Pedro y MOLINA PUCHE Sebastián, "Socios pero no parientes: Los límites de la promoción social de los comerciantes extranjeros en la Castilla moderna", en, *Hispania*, n° 226, 2007, Pgs. 455-486

⁸⁵³ A las villas no les interesaba aumentar el número oficial de vecinos por motivos fiscales, ya que los encabezamientos de algunos impuestos se hacían en función del vecindario

en esta forma que
 Dno. ser oydor = je de la racion que al dho. juho castro se lea
 de Repentin como se ayan de dar tres meses del pue de parado
 de la dha. san martins por que se a este dia ya es pagado de la
 renta que nos queda quitarle el dho. don fran de sacarla
 y abriendo los cado de la de cuera con el dno. luego que
 para el dia de san martins y es obligado a recibir lo
 que se le da de el buen pueño y dar cada de pago y dar por
 la cuenta de el dho. y en esta con formida en ambas p. la
 accion y confiteron y recibos con se lig. con sus p. y
 y de tener de cumplir con su dho. p. de la p. de el dho. con
 dar = y de tener de dar a la juho y al dho. y a el lo les conglan
 recibieron lo por a. para da en co a fu y de en dar le
 y de ser fano. con la dha. de dar garon lo dho. 2.º de me. dia.
 de la dha. y ante de los dho. y de los dho. y de los dho.
 de la dha. y de los dho. y de los dho. y de los dho.

Juan Jovellanos
 Antonio de Llanos Cifuentes
 Antonio de Llanos Cifuentes

Fuente: Protocolos Notariales

Préstamo de 5.000 Reales a Francisco Jovellanos, alférez mayor de Gijón, como garantía empeña su casería de Rocés, firma como testigo Antonio de Llanos Cifuentes.

El testamento de Justo Carlier responde al modelo de un comerciante del siglo XVII. Para la nobleza Asturiana, el testamento era la manera de arreglar las cosas ante su conciencia y ante Dios, mas que arreglar los problemas de herencia, toda vez que estos eran abordados frecuentemente en el momento de fundar sus vínculos o contraer sus matrimonios⁸⁵⁴

*(...) no parecían tener mucha confianza en sus herederos, medio comerciantes burgueses medio rentistas nobles que están dando el último paso hacia la carrera de la administración o de las armas. Por eso, redactaban el testamento con mucha anterioridad a su muerte, el objetivo fundamental era la conservación y perpetuación de sus casas*⁸⁵⁵.

En el caso de un comerciante⁸⁵⁶ como Justo Carlier, la primera parte del documento se destina a una declaración de pertenencia a la Iglesia Católica Romana y de fe en los misterios y dogmas emanados del concilio de Trento, eso requería hacer especial mención del Espíritu Santo. encomendarse a la Virgen de su devoción y a los Santos locales para que le ayudasen en el trance, siguen con las ofrendas de entierro y detalladas instrucciones para sus honras fúnebres y sepultura.

La segunda parte del documento, se destina al arreglo pormenorizado de las cuentas “del libro”, es decir partidas pendientes de contabilizar por algún motivo: asuntos de negocios no conocidos por la familia, deudas no declaradas, anticipos sobre la legítima de herederos, créditos cobrados etc. En el documento, se detallan las partidas de créditos o débitos pendientes de

⁸⁵⁴ BARREIRO MALLON Baudilio, “La nobleza Asturiana ante la muerte y la vida” en, Actas del segundo coloquio de metodología histórica aplicada. La documentación notarial y la historia. Vol. 2 Santiago de Compostela pp.27-61

⁸⁵⁵ AHA. Lg.1864/1, s/f. de 18/05/1693. Testamento hológrafo de D. Francisco de Llanos Cifuentes vecino de Gijón, casado con Dña. Francisca de Jove. Propietario de un Regimiento perpetuo de la Villa de Gijón por merced de Felipe IV

⁸⁵⁶ AHA. Lg. 1868/4, fl. 148-156 de 29/08/1688 Testamento de Justo Carlier,

satisfacer y de cobrar pero no el capital neto del comerciante, por lo que no es posible saber su verdadera capacidad financiera, se pueden conocer sin embargo los bienes raíces y las diferencias que por motivos de negocios mantiene con su hijo Diego a partir de la emancipación.

Sus hermanos, Pedro y Balduino, fallecidos en Flandes dejaron en herencia a sus sobrinos Juana, Diego y Justo Antonio dos casas en Lila en régimen de usufructo por su padre. Además a él mismo le correspondieron una casa grande en la calle de Los Caños de Lila, otra grande en la calle San Mauricio, otras dos mas pequeñas construidas por Pedro detrás de la calle Los Caños, dos caserías en Ombrissi a una legua de Lila, otra casería en Turquen y otra en Formentran con sus enseres y mobiliario.

Justo Carlier encargó a su hijo Diego que vivía en Amsterdam liquidar las deudas, cobrar los créditos pendientes de sus hermanos y entregarle el capital sobrante, aquí empezaron los conflictos entre ambos. La cantidad resultante 252 doblones de oro de a 2 escudos de oro c/u. no fue considerada como correcta por su padre, circunstancia que hace constar en el testamento recomendando una nueva estimación y deducir de la legitima de Diego la diferencia entre ambas.

Vimos antes el viaje a Amsterdam de Justo Carlier con unos cajones con azabache tallado, su entrega al corresponsal de Diego, Roberto Hogilhil y el posterior poder para su recuperación, pues bien en el testamento, Carlier recuerda esta circunstancia y añade que el azabache fue enviado a Cádiz por los corresponsales de su hijo y después a las Indias para su venta, puntualiza que los galeones están a punto de llegar a España; si no traen el dinero el responsable es Diego y se deducirá de la herencia

La valoración final de los bienes raíces, y la liquidación de gananciales, la conocemos por el documento⁸⁵⁷ con su esposa Marta Suárez a la que corresponden la mitad de los bienes raíces adquiridos en España por el matrimonio. Nada se dice de los bienes muebles.

Como testigos firman el testamento Bernardo de Zarracina Valdés, Antonio Rodríguez Menéndez, Pedro Vigil Zarracina, Pedro Alonso Lavandera, lo escribe Felipe de la Sala Valdés, su amigo de total confianza.

Fue enterrado siguiendo las instrucciones dadas al albacea y herederos en la iglesia parroquial de San Pedro en Gijón, y de acuerdo a la costumbre de la parroquia, todos los Domingos hasta el primero después del cabo de año, su mujer Marta Suarez depositó sobre su tumba medio celemín de pan para la ofrenda, más un cuarto de celemín como ración para las ánimas del purgatorio.

Los bienes inmuebles se valoran en 38.373 reales de plata, comprenden dos casas de piedra, dos fincas con casa en Gijón, otras dos caserías, dos prados y un aserradero, la mitad de estos bienes mas las propiedades en Holanda deberán repartirse entre los hijos de Juana Carlier y Justo Antonio, teniendo en cuenta que a este corresponde el tercio de mejora; por otra parte los anticipos a Diego a cuenta de la legítima se estiman en 23.457 reales.

En el documento se hace constar que Diego Carlier ha fallecido recientemente en Ámsterdam. También su hermana Juana ha muerto en Gijón, quedan al terminar el siglo, su hermano, Justo Antonio Carlier y Antonio Nanclares Gamboa viudo de Juana y tutor de sus hijos.

⁸⁵⁷ AHA. Lg. 1881, fl. 95, de 13/04/1698

de pida y de pida
 para de las Cortes y dario i de lausaxer = a pua lund
 Mon dohyo sup may do do furbie nes omblet Mlang
 cui dohyo dwer p o deis de p d de p nenda q de
 do dal deis de fuanos con la q al de = de qo cantabi
 Lago En poma stando d i t d p de d ellan of
 de puenes i de p i l m i l l e n t p d e r t e u a n d e d d i t o b t a d h e
 de p e l l o r e a q u o n n i s f e c o n g l o s s m s e f u n t
 de e n t i e n s e f t o d a l o s n a r u o t q c a t a s e p a s q o t a
 de e l q u a n d d f i e n e e l l t h i s h o s e r u i c e f r o h e l g a n d
 p o r d e n a l l e d q d e n i n g p a l o r n o e f e c t o q l a u a d q t e l o r
 de p o d a l a d a l a n t i a d e n t a l l e c a f e p u p a
 Justo Carlier
 Mtemu
 M Al Sant Carlier
 In l l a s d e p r a

Fuente: protocolos notariales
 Escritura de obligación a favor de Justo Carlier.

CAPITULO 8

LOS CORSARIOS

8.1 El corso como instrumento de guerra económica.

El corso como instrumento de la guerra económica se extendió en todo el siglo XVII, su objetivo no consistía en el control de un área marítima determinada, responsabilidad de la marina de guerra, sino el de hacer el mayor daño posible al transporte marítimo del enemigo.

Para su práctica se requería una licencia, “la patente de corso” otorgada por los diferentes países en cuyo nombre actuaban en la contienda y que constituía un elemento esencial para no correr la suerte de los piratas si eran capturados. Para esto era necesario comprar un barco tipo fragata, armarlo con al menos ocho cañones de seis libras, contratar artilleros y un capitán con experiencia en el asunto. El número de tripulantes debía ser suficiente para manejar el propio barco y la presa.

Todo esto era tan caro, que su explotación requería de sociedades mercantiles constituidas para este fin, con sus inversores, agentes en los puertos y representantes legales ante las autoridades. Además seguían unas normas de actuación más o menos comunes en todos los países. Las presas podían ser del enemigo o de neutrales e igualmente podían llevarse a puerto

propio, aliado, o neutral, donde un tribunal tras tomar declaración a los capitanes y algún tripulante decidía si la presa era válida.

Si así era, el barco y la carga se vendían en subasta a bajo precio. Del importe resultante se descontaba el quinto del Rey y los gastos correspondientes. Del resto, dos tercios correspondían a los armadores del corso y el tercio restante se repartía entre capitán y tripulación de la forma acordada⁸⁵⁸. Los tripulantes del corso “La Virgen del Rosario” cuando se les pide salir a la mar a por más presas replican,

(...) hemos tenido hartas y buenas presas y cumplido bien con nuestra obligación, y no queremos navegar más y no sea que los castigue Dios por demasiada codicia a los armadores y no queremos morir que la vida es muy amable.

En los primeros meses de 1641 poco después de la rebelión de los Braganza en Portugal, el corregidor del Principado recibe varias cartas-orden del Rey con instrucciones sobre el comercio con Portugal.

*(...) todo lo que aprehendieren son para los que hicieren las dichas presas enteramente sin que se les quite cosa alguna, y para que salgan en corso daréis licencias a todos los que las pidieran, que así conviene y es mi voluntad y este despacho lo haréis publicar en todos los puertos de vuestro distrito*⁸⁵⁹

El corso era una práctica oportunista por naturaleza, alejada de la imagen romántica que tiene en la actualidad, se trataba de obtener un beneficio económico con la venta de la presa, no de hundirla ni de intercambiar disparos de artillería que pudieran causar daños al propio barco.

Era necesario abordar a las presas y esto es una operación muy difícil navegando a vela, la forma de hacerlo era sin, o con muy poco viento, momento en que las naves de carga no tenían escapatoria posible ante una fragata ligera, incluso como se declara en los partes a las autoridades remando en las pinazas transportadas a bordo del corso.

⁸⁵⁸ OTERO LANA Enrique, “Los corsarios vascos en la edad moderna”, en *Itsas memoria*, nº 5, 2006, Pgs. 193-227, declaración recogida del Archivo Provincial de Tolosa, Sec. 2, Neg. 12, Exp. 44, s/f. Del mismo autor, “El corso del Flandes español como factor de guerra económica”, en *Studia Histórica*, nº 27, 2005, Pgs. 111- 133,

⁸⁵⁹ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, comisión provincial, comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos. Tomo nº 7, Fl. 1 de 17 de Enero de 1641.

Las zonas de caza dependían de quien fuera el enemigo, tratándose de la segunda mitad del siglo XVII los corsarios vascos, gallegos y asturianos frecuentaban las costas de Portugal, la francesa del golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha, áreas que compartían con los corsarios holandeses dedicados a la caza de mercantes ingleses o franceses.

El tribunal de justicia que declara la validez de la presa da un tinte de legalidad al negocio y pone de manifiesto que muchas veces no se respetaba su nacionalidad.

Don Juan de Arce y Otalora, capitán de guerra del Principado recibe el 14 de Febrero de 1648 una carta del Rey en la que se notifica

*(...) habiéndose presentado de parte de Octavio Centurión, marqués de Monasterio, uno de mis factores generales que están encargados de las provisiones para los ejércitos de mis estados de Flandes, que ha hecho embarcar para el cumplimiento de ellas una partida considerable de dinero. En navío que lo llevaba fue apresado en el canal de Inglaterra según se ha entendido, por una de las dos fragatas que se dieron para mi servicio en Flandes al marqués de Virtin, presidente del Consejo de Irlanda y que ahora se ocupan y andan en corso.*⁸⁶⁰

El Rey ordena que cuando llegue a algún puerto de España cualquiera de estas fragatas se embarguen y detengan.

Las ordenanzas del corso se redactan en 1702 para adaptar la legislación francesa y española ahora aliados en la guerra de Sucesión. Recoge la normativa que venía aplicándose hasta entonces

Los marineros y oficiales de las presas eran repatriados con cargo al importe de la venta, se penaba con la muerte a todos los jefes y marinería de los barcos que echaran a pique a la presa o que abandonasen a su tripulación en alguna isla desierta. El motivo no era otro que impedir que no la declarasen, lo que además de fraude a la Hacienda real los convertía en piratas.

Un tratamiento distinto era el que recibían los esclavos, moros y moriscos, estos se podían vender en subasta. Capitanes, pilotos y contraamaestres no eran vendidos si se rendían sin pelea, en ese caso se entregaban al Capitán General de la zona para su intercambio por prisioneros españoles, los apresados peleando eran ahorcados.

⁸⁶⁰ Ibidem. Tomo n°7, Fl. 3 de 14/02/1648

20 de Feb. de 1641. Feb. 20, 1641.

El Rey

Don Pedro de Alarcon con. y dor de la Audiencia y Chancilleria
 Venide en la ciudad de Vitoria, Corregidor y capitan de guerra del Principado de Astu-
 rias, ante visto quatro cartas de vuestros de veinte y nueve de Mayo en que se
 quenta de aver echo publicar las ordenes que se oviere para que las personas
 que quisieren armar Vaselos y andar en corso contra Portugueses lo pudiesen hacer
 y tratar y comerciar en el Brasil y sus conquistas. Cuidado con que estas de
 fechos el plomo que fuere llegando a los Puertos y prevenciones para sauer el
 fierro que abra en las herrerias de este Principado, para no dar lugar a que se lleve
 al Reyno de Portugal, y a paraisos de Indias. La especie que se oviere dado a las
 de Indias que se oviere vendido y mandados como lo oviere en lo demas de
 esta a vuestro cargo sin que se impida el comercio en las demas partes. Y que en
 llegando el plomo se procure el valor del por la falta que se oviere de genero de
 medio dello para que se tenga entendido de Madrid a Vitoria de fecho de
 Portugal —
 Lo que siempre se ha
 Lo que se ha que se ha

Yo el Rey

Fuente: Archivo Historico de Asturias
 Carta- Orden al Principado de Asturias del 20 de Febrero de 1641 para que se armen barcos corsarios contra Portugal.

8.2 El corso en el Cantábrico: la venta de presas.

El número de embarcaciones dedicadas al corso en el Cantábrico durante el siglo XVII es según Otero Lana de 473 entre Guipúzcoa y Vizcaya, 30 en las Cuatro Villas, 37 en Asturias y 89 en Galicia⁸⁶¹. A punto estuvieron de colapsar el comercio.

Michael Cover capitán de corso holandés con licencia del Rey de España, llegó con su presa al puerto de Ribadesella cargada de anís, tabaco en hoja, tabaco en polvo y azúcar. Como necesitaba dinero para atender los gastos de la marinería, despachos, remitir a Don Sebastián de Urtado, del consejo de su Majestad cierta documentación que encontró en la presa, más los tramites necesarios para que el Principado la declare válida, pidió prestado a Andrés de Jove 100 reales.

Le encargó además ejercer como factor suyo, vender en Gijón 452 rollos y tres cajas de tabaco, nueve cajones, diez barricas y quince barriles de azúcar. De lo que saque deducir los 100 reales prestados y guardar el resto para dárselo cuando vuelva. No pensaba entrar en Ribadesella pero lo hizo obligado por el mar y

⁸⁶¹ OTERO LANA Enrique, “Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)” Madrid 1992, también ZABALA URIARTE Aingeru, “Rutas y puertos en el comercio del Cantábrico del siglo XVII”, en, RIBOT Luis Antonio y DE LA ROSA Luigi, (Coords.), *Naves puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003, Pgs. 127 –184, añade el autor (...) los corsarios españoles tenían fundamentalmente tres áreas de actuación. Corsecaban en el Golfo de Vizcaya, preferentemente frente a los puertos franceses de Nantes, La Rochelle, Burdeos etc. costa que por sus características era la zona de cruce preferente para los corsarios vascos, Los gallegos y asturianos lo hacían más al Norte, en el Canal de la Mancha y en las costas de Irlanda, llegando incluso más al Norte hasta las aguas holandesas, Por último había un cazadero común: las costas de Portugal, territorio abierto desde 1640 en el que los vascos usaban como base intermedia los puertos gallegos. Zona que suscitaba no pocas dificultades pues arrojaba a los corsarios y sus presas, de resultas de los vientos dominantes hacia la propia costa enemiga, (...) el golfo de Vizcaya o de Gascuña era la zona en la que se produjeron un 60% de las capturas, el cazadero de gallegos y asturianos supuso un 15% y el 25% restante se sacó de la costa portuguesa.

Del mismo autor “La guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, en *Itsas memoria*, San Sebastián, 2006, Pgs. 325-356

va a seguir viaje a San Sebastián. Cuando Andrés de Jove llega a Gijón desde Ribadesella con la mercancía en el navío “Nuestra Señora de Begoña” con el maestro Francisco Meluenda, el capitán Fernando Valdés, veedor del contrabando autoriza el despacho.

Parece ser que una vez descargada a mercancía, llegó a la villa Toribio Vigil Jove, administrador de los estancos del tabaco que apareció en la lonja donde se estaba guardando toda la mercancía menos el tabaco que estaba en otra e intentó quitarle por la fuerza las llaves. Después les acompañó a la lonja donde estaba almacenado y allí cogieron ocho rollos de tabaco que llevaron a casa de Gabriel Vigil, hermano de Toribio.

Andrés de Jove intentó defender la mercancía pero Toribio Vigil le quitó la espada y lo llevó a empujones a la cárcel municipal sin jurisdicción para ello, ayudado por sus hermanos Gabriel, Julio y Marcos

Se dio aviso a Don Diego Valdés juez ordinario de la Villa. Reconociendo el agravio que se había hecho a Andrés de Jove lo mandó soltar, le entregó su espada y ordenó encerrar a Toribio Vigil por entrometerse sin tener autoridad para ello.⁸⁶²

8.3 Corresponsales de corso: corresponsales en Asturias

Todos los corsarios disponen de factores de los armadores en los puertos, ellos se encargan de los trámites y venta de la presa que se liquida a bajo precio para hacer caja y afrontar los gastos de la empresa.

Un armador de corso Don Pedro de Rada, vecino de Vigo, propietario de la fragata “Nuestra Señora del Rosario” al mando del capitán Jorge Sunquet, vendió su presa, la carabela “Las Almas” a la compañía formada al efecto por Alonso del Cantillo, de Bilbao, Pedro de Lué, del puerto de Lastres y Juan García

⁸⁶² AHA. Lg. 1826/06, Fl. 39 de 15/08/1658, otorgan poder a Bartolomé Pumariño y Toribio Rodríguez para que entablen las acciones judiciales necesarias para resarcirse de los perjuicios que les han causado, incluidos los 8 rollos de tabaco

Lavandera, de Gijón. Compraron la carabela con todos sus pertrechos por 3.400 reales de vellón, los gastos de traerla hasta Gijón y la contratación de marineros son 1.900 reales lo que hace un total de 5.300 reales. Es decir, traer el barco desde Vigo a Gijón supone la mitad de su importe, se trata de deshacerse del buque porque lo que hace rentable el corso es la venta de las mercancías que transporta la presa.

Representantes de armadores de corso son los holandeses Cornelio Dionisio⁸⁶³ y Justo Carlier, ambos residentes en Gijón. Cornelio, representa en Abril de 1695 a Pedro Bucheri, armador de corso holandés propietario de la fragata “La Gran Troya” que trajo a Gijón como presa al navío “San Juan Bautista” para su venta. Cornelio se ocupó de gestionar con Don García Pérez de Araciél, gobernador y capitán de guerra del Principado la legalidad de la presa, y ahora con poder del armador vende el barco a Juan Alvarez de la Viña, apoderado a su vez de la sociedad Walter Bangermon y Cia. de Bilbao por un importe de 450 escudos de plata.

Cornelio Dionisio⁸⁶⁴ ejerce también como representante del armador holandés propietario de “La Gran Troya” en la venta del “San Luis”. En este caso los compradores, Pablo Franco y Juan Crusier, de Galicia, reclaman al representante gastos de demora, además es embargado por el Consejo de Guerra por no pagar la parte de la venta que corresponde al Almirantazgo de los Estados de Holanda, alega que envió el dinero a Pedro Bucheri que es a quien corresponde el pago en Holanda.

⁸⁶³ AHA. Lg. 1870/04, Fl. 41 de 18/04/1695 El maestre del barco capturado era el francés Francisco Juarrison, y el capitán de corso que lo apresó Jacob Brum, holandés de la provincia de Zelanda

⁸⁶⁴ AHA. Lg. 1870/04, Fl. 28, de 15/08/1698 Da poderes a los procuradores Santos del Rosal Granda, José Ventura, Juan Nuño Delgado y Juan Ortiz Bracamonte, vecinos de Madrid para reclamar ante el Consejo de Guerra, le embargan también 21 pipas de aguardiente. Tiene noticias de que Pedro Bucheri ha ingresado el importe y va a levantar el embargo

Justo Carlier es el representante y apoderado en el Principado de Nicolás van Hoorn⁸⁶⁵, comisario y factor de los navíos apresados por corsarios holandeses⁸⁶⁶ y encargado de recaudar el 10% de las presas que es regalía del Príncipe de Orange. En el caso de “La María de Cork” apresada por la fragata holandesa “El Tigre” del capitán Gregorio Garpar. La mercancía apresada son 426 fanegas de sal de pala alta que Carlier vende a la administrador del alfolí a 8 reales de vellón la fanega, el navío con su jarcia y aparejo vendido en 139 reales de plata de a 8 que hacen 3.657 reales de vellón, cuatro barcas de abordaje en 60 reales de a 8 que hacen otros 1.380 reales de vellón y 5 barriles de vinagre en 10 reales de a 8 que hacen 230 reales. Todo ello importa 8.679 reales de vellón de los cuales Carlier entrega 55 reales de plata al piloto corsario Jan Janssen que viene con la presa y a tres marineros, añade una barrica de aguardiente valorada en 184 reales para que la vendan y se repatrien. A esto hay que sumar los gastos de justicia y otros papeles con lo que el total de los gastos alcanzan los 2.849 reales de vellón, los marineros de corso que vienen con la presa, Angelo Jacob, Enrique Salerno y Pedro declaran quedar liquidados y conformes con su parte, firman el recibo a Justo Carlier (la conversión que hace Carlier de Plata a vellón es 1 real plata de a 8 = 23 reales de vellón)

Unos meses más tarde el piloto Jan Janssen vuelve a Gijón⁸⁶⁷ a pedir un préstamo. El y sus tres compañeros fueron a La Coruña a buscar transporte a Holanda, expone lo cara que es esa ciudad y que han gastado la barrica de aguardiente y toda su parte de

⁸⁶⁵ AHA. Lg. 1855, Fl.59, de18/01/1672

⁸⁶⁶ ZABALA URIARTE Aingeru, “Los holandeses en Bilbao: la reconstrucción de la comunidad tras el tratado de Münster”, en, *Bidebarrieta*, n° XVII, 2006 El autor señala que (...) con el inicio de la nueva fase de la guerra (se refiere a la tercera guerra anglo-holandesa) de 1672 el gobierno de los Estados Generales designa a un comisario encargado de las cuestiones relacionadas con la contienda en si misma, en particular el corso, se trata de Nicolás van Hoorn pero las actuaciones irregulares del comisario incluida su participación en el armamento de un corsario le hicieron caer en desgracia.

⁸⁶⁷ AHA. Lg. 1855/01Fl.60, de 20/10/1672

la presa, viene comisionado por sus compañeros para pedir 20 reales de plata de a 8 a Carlier y poder volver a Holanda, en el recibo promete que jamás en ninguna parte del mundo le volverán a pedir prestado.

Carlier⁸⁶⁸ interviene también para liquidar el bacalao curadillo que trae la presa del "Estrella de la Mañana", tramita la entrega a Pedro Menéndez Valdés, regidor y depositario general de la villa del 30% del valor de la carga, tres meses más tarde Domingo de Condres⁸⁶⁹ pide se levante la fianza y la devolución del 30%

En las liquidaciones en las ventas de presas el barco no tiene más valor que las mercancías que transporta, éstas se liquidan en puerto sin problema y a buen precio con los comerciantes locales, sin embargo el barco atracado en el puerto es una fuente de gastos de todo tipo que conviene hacer efectivo cuanto antes a mitad de precio

8.4 Los convoyes de fin de siglo

La situación bajo mínimos de la marina de guerra Española en la guerra de Francia contra la liga de Augsburgo (1686-1697) incapaz de garantizar no ya la navegación sino la seguridad en los puertos, puso al comercio marítimo en una posición que se hizo insostenible hasta el punto que los corsarios esperaban a pocas millas de la bocana de los puertos la salida de los barcos mercantes. Esto, obligó la formación de convoyes escoltados por barcos armados holandeses que salían de los puertos de Vizcaya rumbo al Norte

Charles Hicsson,⁸⁷⁰ maestre inglés del "Amity" arribó a Gijón el 2 de Mayo de 1690, en Bilbao le habían dado una carga de vino para seguir viaje a Inglaterra. A fin de evitar el riesgo de los corsarios, se fue de la ría de Bilbao a la de Santoña para

⁸⁶⁸ AHA. Lg. 1855, Fl. 74 de 02/03/1674

⁸⁶⁹ AHA. Lg. 1855, Fl. 182 de 06/06/1673

⁸⁷⁰ AHA. Lg. 1869, Fl. 55 de 02/05/1690 declaran también tres marineros, y hace de traductor Francisco Losada Valdés

acompañar a un convoy protegido por tres barcos armados fletados por Holanda, el día 27 de Abril, cuando llevaban dos días navegando se desató una tormenta con viento norte-nordeste, después de luchar contra el viento durante horas tuvo que dejar el convoy y virar para salvar la vida a favor del viento hasta el puerto de Gijón, vio a otros tres barcos hacer lo mismo pero no sabe que fue de ellos.

El mismo día llegó a Gijón Thomas Loake de la ciudad de Londres, maestre del navío “La Dilisense” con carga de lana y pellejos para Inglaterra, venía también en el convoy que salió de Santoña, según su testimonio la tormenta había deshecho la formación de los barcos que iban en conserva, él tuvo que virar para salvar el barco y venir a refugiarse a Gijón.⁸⁷¹

Gijón fue utilizado ya vimos como puerto refugio de temporales y corsarios por barcos mercantes que eran sorprendidos a la altura de Galicia rumbo a Andalucía, para que la huida terminase atracando en un puerto era necesario disponer de un barco rápido como la sactia “Nuestra Señora del Rosario, San Pedro y San Antonio de Padua” del capitán Alejandro de Santi⁸⁷². De vuelta del flete San Lucar de Barrameda-Bristol-San lucar de Barrameda avistaron a la altura de Finisterre tres navíos corsarios que comenzaron a darles caza, el mercader Miguel Marche que iba a bordo propuso al capitán pagarle el flete completo hasta San Lucar si conseguían entrar en un puerto de Asturias, viraron y fueron perseguidos por los tres barcos a lo largo del litoral y aprovechando una oportunidad entraron en Gijón, el capitán y marinería identificaron a los corsarios como turcos.

⁸⁷¹ AHA. Lg. 1869/02, Fl. 57 de 02/05/1690 Dan parte de averías porque rompieron los obenques de la vela mayor, declaran también el piloto John Horrigan y dos marineros

⁸⁷² AHA. Lg. 1837/02, s/f. de 06/02/1666, El importe del flete era de 1.300 reales de plata de a 8 doble, de ellos 650 a cobrar a la vuelta, a los que el mercader suma otros 100 pesos de gratificación por escapar y otros 100 pesos más como flete cuando lleguen a San Lucar de Barrameda

El maestre vizcaíno Antonio Montano⁸⁷³ consigue huir del corso para caer en manos de los acreedores, vecino como muchos otros que pasan por Gijón de San Julián de Muguías, llegó a puerto perseguido desde Galicia por una fragata de guerra francesa. En el puerto le espera una orden de embargo dictada en Bilbao del barco y la mercancía, de Vicente de Juan Releba, vecino de la ría de Muros, que envía a su apoderado Gabriel Lorenzo⁸⁷⁴.

La plaga del corso era tal que se dan casos de barcos apresados dos veces en dos días, y una de ellas por marineros fugitivos de una presa anterior.

Jacob Esqueltbert⁸⁷⁵ de la provincia de Zelanda cuando corseaba a dos leguas de la ría-puerto de Ribadesella con la fragata “Birquebrides” avistó un navío al que hizo señales para que se entregara, como no hacía viento los tripulantes del barco arriaron los botes y trataron de escapar remolcándolo a remo sin conseguir escapar de la fragata. Resultó que el barco apresado era también holandés, despachado en Bilbao unos días antes por el alférez Martín de Ayala, apoderado del comisario general de los Estados de Holanda Nicolás van Hoorn.

Al pasar por delante de Ribadesella, fueron asaltados por una lancha con 20 ingleses armados de chuzos y bastones que se hicieron con el barco, eran marineros de una presa inglesa desembarcados en dicha villa, al poco tiempo apareció la fragata que les dio caza de nuevo. El capitán Jacob Esqueltbert dio la presa por buena ya que aunque el barco es holandés, en el momento en que lo capturó estaba en manos inglesas.

⁸⁷³ AHA. Lg. 1830/04, S/f. de 25/09/1667 El navío lo entrega el depositario que es el representante del maestre bilbaíno en Gijón Juan Moran Menéndez, en la escritura se hace un detallado inventario de los aparejos, jarcias, velas y pertrechos del barco

⁸⁷⁴ AHA. Lg. 1830 /04, S/f. de 25/09/1667

⁸⁷⁵ AHA. Lg. 1840/01, s/f. de 16/02/1673 Da poder a Don Juan de Llanos Cifuentes para que actúe como su representante en la venta del barco y la mercancía. El hecho se produce durante la tercera guerra anglo-holandesa

CAPITULO 9

EL CONTRABANDO

9.1 La lucha contra el contrabando.

La lucha contra el contrabando seguía en 1650 la misma estrategia apuntada en la real cédula del 11 de Diciembre de 1604⁸⁷⁶ contra los holandeses

(...) por el tiempo que perseveraren en su desobediencia no puedan entrar ni contratar en ninguna parte ni puerto de estos mis Reinos y Señoríos por si o por interpósitas personas, so pena de la vida y perdimiento de bienes, aplicados a mi hacienda la mitad y la otra mitad para el denunciador”

⁸⁷⁶ Recogida por DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV”, en *Hispania*, Vol. 23, nº 89, 1963, Pgs. 71-110, las penas recogidas se hacían extensibles a los que acogiesen en sus casas a extranjeros o nacionales o a sus factores relacionados con estos delitos. Apunta el autor que esto a las extensas complicidades que existían dentro de España Pg. 78. La Real cédula se complementaba con otra de 20 de Febrero de 1605 “(...) por cuanto a lo que se ha asentado y capitulado con los reyes de Inglaterra y Francia, ningún súbdito de sus reinos pueda traer a los míos ninguna mercadería de los vasallos desobedientes que residen en las islas de Holanda y Zelanda y se entiende que las que en ellos se labran y las de los otros estados obedientes de Flandes son tan parecidas que no se pueden conocer ni diferenciar si no se pone en esto algún remedio. (...) así súbditos de Francia e Inglaterra como de otras cualquiera naciones amigas y neutrales, sean obligadas atraer testimonios de los magistrados de los lugares y puertos donde dichas mercancías se fabriquen y carguen”

Se complementaba con otra de fecha 15 de Febrero, recogida en la nota al pie, en la que se reconoce la dificultad de saber el origen de las mercancías que llegaban a los puertos, no en barcos de países enemigos que sería evidente, sino las que lo hacían en barcos de países aliados y neutrales, se planteó la necesidad de un certificado de origen unido al conocimiento de embarque de las mercancías

La creación mediante Real cédula de 4 de Octubre de 1624 del Almirantazgo de los países septentrionales, estuvo orientada más a garantizar el comercio con los países del Báltico que a la lucha directa contra el contrabando⁸⁷⁷

Los holandeses eran ahora, desde el tratado de Münster (1648) aliados de la Corona española, el artículo 16 de las paces ajustadas con las Provincias Unidas deja establecido

(...) que todos sus ciudadanos gozarán en cuanto a la navegación y comercio en España y en los reinos y estados de España de todos y los mismos derechos, franquezas e inmunidades y privilegios que los súbditos del rey de la Gran Bretaña por el último tratado de y artículos secretos hechos por el condestable de Castilla

Se refiere al tratado con Inglaterra de 1630 a cuyos artículos más ventajosos se acogen. Años más tarde, los ingleses harán lo mismo con los del tratado de Münster firmado con los holandeses, se trataba de asegurar la actividad comercial en al menos, igualdad de condiciones que sus competidores. En la paz ajustada con Inglaterra el 23 de Mayo de 1667 (guerra de Cronwell) en su artículo 8º

⁸⁷⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “El almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV”, en *Hispania*, Vol. 7, nº 27, 1947, Pgs. 272-290 Añade el autor (...) estaba amenazado de extinción total el importante comercio que sosteníamos con los países septentrionales de Europa y que había dado lugar al establecimiento de una nutrida colonia flamenca y alemana en Andalucía, para evitarlo se pensaba organizar una serie de convoyes marítimos análogos a los que venían funcionando en la Carrera de Indias

(...) la Corona de España concede a al señor Rey de la Gran Bretaña y sus vasallos todo lo que tiene concedido a los señores estados unidos de los Países Bajos y a los vasallos de ellos por su tratado de Münster del año 1648 capítulo a capítulo punto por punto sin faltar nada en ello, con la misma firmeza y ampliación observándose las mismas leyes con que están obligados y restringidos los súbditos de lo s dichos estados y guardando la misma recíproca amistad.

Las novedades más importantes de dichos tratados eran: primero que ambas potencias podían comerciar con los productos de sus posesiones en las Indias Orientales⁸⁷⁸, estos productos reciben un tratamiento igual al de los productos fabricados en Holanda o Inglaterra, y segundo el certificado de origen de las mercancías se limita a aquellas que se descargan en el puerto, aquellas con las que se va a comerciar en España sujetas por tanto al arancel de aduanas.

Para que no haya confusiones, los barcos no son inspeccionados hasta que el maestre finalice la descarga de las mercancías, después se inspecciona el barco, si quedan en su interior otras mercancías destinadas a ciudades de otros países y tienen en orden su correspondiente conocimiento de embarque y certificado de origen (Holanda, Inglaterra, y ciudades anseáticas) pueden, seguir rumbo aún cuando el destino de las mismas sea un país enemigo⁸⁷⁹, si las mercancías no tienen documentación o están fabricadas en un país enemigo, se embargan pero solo esas mercancías y no todas junto al barco.

Holanda dominaba ya el mercado de las especias y ejercía el monopolio de la canela gracias al control de Ceilán⁸⁸⁰, Israel

⁸⁷⁸ De acuerdo al tratado con Inglaterra se consideran Indias Orientales, aquellos territorios más allá del cabo de Buena Esperanza

⁸⁷⁹ Se excluyen aquellas ciudades enemigas en estado de sitio, o el suministro de abastos para la guerra

⁸⁸⁰ HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “Las relaciones de dependencia...”, op. Cit. Pg. 99, La canela era de gran importancia no solo, para su exportación a Europa sino también para la India y vía Cádiz para el Caribe y América. En la misma obra señala importancia que a las presiones de los comerciantes dan los gobiernos. También SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “El comercio holandés en la bahía de Cádiz en 1684”, en, Ribot JA. Y Luigi de la Rosa (Coords.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, 2003, Pgs. 163-195

sostiene que las dos terceras partes de la canela enviada de Asia eran consumidas por España y sus colonias en perjuicio de Portugal que hasta 1668 tuvo cerrado el comercio de las especias de sus colonias orientales⁸⁸¹. Por su parte Inglaterra optó por las colonias portuguesas en su pugna comercial con Holanda, mediante el tratado de confederación y comercio de Westminster (1654) entre Cromwell y Juan IV los ingleses se aseguraban el acceso a las especias y la libertad de tráfico con Brasil pagando en Lisboa los derechos⁸⁸²

Por las consecuencias que tuvieron las hostilidades del periodo (1655-1667) entre España e Inglaterra en la industria manufacturera no parece que el contrabando de productos ingleses sustituyera al comercio lícito⁸⁸³.

Es con Francia con quien se libra la batalla del contrabando en la segunda mitad del siglo. Vimos en el capítulo dedicado a la sal las cartas orden que se enviaron al Principado alertando de la introducción de mercancías de fábrica francesa ⁸⁸⁴y la conveniencia de extremar las medidas contra dicha práctica. Los jueces ordinarios por su parte recibieron orden de inhibirse, en

⁸⁸¹ ISRAEL JL. “Un conflicto entre imperios: España y los Países Bajos (1618- 1648)”, en, ELLIOTT (Ed.) *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona 1982, Pg. 193

⁸⁸² ALLORZA APARICIO Angel, “La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, nº13, 2000, Pgs. 83-112

⁸⁸³ ALLORZA APARICIO Angel, “La represalia...”, op. Cit. Pg.96 (...) el 90% de los traficantes que trabajaban con el mundo hispánico se fue a la ruina, de hecho se llegó a decir que el comercio de ropa de Yorkshire se arruinó a consecuencia de la guerra con España. Sobre las redes de contrabando en el Cantábrico del siglo XVI ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “La función distribuidora de las ciudades del Norte de España (finales del siglo XVI)”, *Mayurqa*, nº 23, 1996, Pgs. 87-103. Sobre el contrabando de moneda, CARRASCO VAZQUEZ Jesús, “Contrabando, moneda y espionaje, el negocio del vellón (1606-1620)”, en *Hispania*, Vol. LVII/3, 1997

⁸⁸⁴ AHA: Libros de actas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, Libro nº8, Ordenes, cartas ordenes y provisiones de su Majestad y de su consejo sobre la introducción de la sal, aumento de su precio, imposición de arbitrios sobre ella y otras tocantes al mismo ramo (1626-1714). Cartas Orden del 26 de Marzo de 1642, del 11 de Diciembre de 1642 y 12 de Febrero de 1642

estos asuntos, a favor de los de contrabando, éstos junto a los veedores encargados de la inspección en los puertos⁸⁸⁵ formaron la primera línea encargada de su represión.

9.2 Los veedores del contrabando

Los Jueces veedores dependieron directamente del Consejo de Guerra y se atenían a lo dispuesto en las correspondientes cédulas reales firmadas por el “Secretario de la Guerra de Mar”. En la expedida el 7 de Junio de 1689 en el Buen Retiro el puesto lo ocupaba el marqués de la Granja⁸⁸⁶, un día después se pone en conocimiento de los veedores cuales son sus atribuciones y obligaciones.

(...) he tenido por bien nombraros, por veedor del contrabando en por tanto mando que en vista de la dicha cédula de que se os envía copia con este despacho firmada por mi infraescrito Secretario de la Guerra del Mar, y también relación de otras cédulas, relación de los géneros de Francia, instrucciones y artículos de paces que conviene tengáis preferentes para el mejor manejo de esta materia, cuidéis en virtud de ellas de impedir el comercio con Francia, estando advertido, como se os previene, que además de lo convenido en las sobredichas cédulas, aveis de observar y executar inviolablemente lo que sigue:

(...) que luego que fulminéis alguna cosa, o denunciación habéis de remitir testimonio por mano de dicho mi secretario de guerra y que al mismo tiempo deis cuenta de la que fuere con la mayor distinción al marqués de la Granja, de mi Consejo de Guerra y Superintendente General de estos efectos del contrabando, o, a los que sucedieran en este cargo.

⁸⁸⁵ MUÑOZ PEREZ J. “El mapa aduanero español”, en, Estudios Geográficos, LXI, 1955, Pgs. 717-798

⁸⁸⁶ AGS. Contaduría del sueldo 2ª serie Lg. 143 (comisiones y cédulas). Esta cédula va dirigida a Don Pedro de Toledo nombrado veedor del contrabando de la villa de Madrid y jurisdicción, va impresa con espacios destinados a añadir el nombre manuscrito de los distintos veedores que figuran en nota adjunta a la misma.

Que aviendose declarado con la última sentencia por el comiso de mercaderías y géneros que se denunciaren ante vos, los aveis de hacer reconocer, valuar y vender en pública almoneda, con asistencias de las justicias ordinarias, dando testimonio de ello otro escribano que no sea de esta comisión y que el reconocimiento y declaración que tuvieren de hacer personas peritas de los dichos géneros y mercaderías aya de executarse dentro del término del tercer día pena de que haciendo lo contrario, aveis de perder la parte que os tocare. Que la valuación venta y reconocimiento que se hiciera de los dichos géneros denunciados, aya de ser con la citación del dueño o su procurador, sin pasara rematarlas hasta que mi Consejo de Guerra apruebe la venta, y se os de orden de lo que tuviereis que ejecutar, depositando lo procedido en persona segura, o enviándole al Tesorero e esta Corte.

Que de seis en seis meses aveis de enviar relación de las mercancías que se hubieran introducido, y los despachos que huvierais dado para tierra adentro, expresando las cantidades y lugares donde se han despachado, pena de cien ducados que se os sacarán pasados quince días de los dichos seis meses. Que en la parte de los comisos que a vos y al denunciador os tocaren, se han de incluir todos géneros que huviere de averia y baxas, so pena que sereis castigado con todo rigor.

Que párale ejercicio de esta profesión podréis nombrar, escribano alguacil y depositario (no aviendolos nombrado yo), los cuales no han de llevar salario y del depositario aveis de tomar fianzas a vuestra satisfacción respecto de aver de correr por vuestra cuenta y riesgo lo que entrare en su poder

Que el dinero que procediese para mi Real Fisco (sic.) lo aveis de remitir en letras. Que el dinero que procediese para mi Real Fisco (sic.) lo aveis de remitir en letras seguras por mano de el dicho Secretario de Guerra y apagar a Don Jerónimo de Miranda y Testa tesorero general de dicho mi Consejo de Guerra y de las haciendas del contrabando, previniendo que para su cobranza

ayan de tomar primero la razón los contadores del sueldo a cuyo cargo está la de los libros de estos efectos, y de los envíos que hicieréis de las dichas letras (o en cualquier otra forma), como de todos los autos y causas que remitiéreis y demás cosas y casos que devais participar tocantes a estas dependencias, aveis detener también obligación de avisarlo a dicho Superintendente General igualmente que a dicho Secretario de Guerra y continuarlo hasta tener noticia del recibo pena de que así mismo se os multará en la cuarta parte que se os huviere de aplicar.

Que los géneros de corrupción así de ropas como comestibles, que no sean capaces de transportarse a esta corte como está dispuesto, luego que sean condenados y declarados perdidos por vos, tengáis obligación de venderlos en almoneda pública, con asistencia de dichas justicias ordinaria, y de las partes si las huviere y su valor lo depositareis hasta la confirmación en dicho mi consejo de guerra de la sentencia que diereis la cual aveis de pronunciar dentro de diez dias de cuando ayais hecho la aprensión y remitir la sentencia con el primer correo que hubiere pena de perder la parte que como juez os podía tocar de no ejecutarlo asi. Y para la ejecución de todo lo referido y subdelegar en caso necesario esta comisión, os doy la facultad que de derecho se requiere, con inhibición de todos y cualesquiera Consejos, Chancillerías, Audiencias y Justicias a quienes aparte del conocimiento de esta materia. Y esta comisión se os da por un plazo de un año que empezará a contar desde el día que constare aveis empezado a ejercerlo, pero procedéis como debeis a la confianza que hago de vos, se tendrá atención para prorrogarosla, y tomarán razón de la preferencia los dichos Contadores del Sueldo.

Dada en Madrid a ocho de Junio de mil seiscientos ochenta y nueve años. Firma en nombre del Rey Don Gabriel Bernardo de Quiros.

Su obligación consiste por tanto e la detección, identificación, aprensión, valoración, sentencia, ejecución de la misma con venta en almoneda pública y depositario de lo recaudado

La administración, trata de evitar los fraudes en el proceso con una legislación a primera vista garantista con el expedientado pero que en realidad trasluce muy poca confianza en la rectitud del sistema y de las autoridades aduaneras.

Que mercancías declaradas “averiadas” se descuenten sin más de la parte que corresponde al veedor, evita el fraude de vender las buenas por malas a bajo precio de vería en la subasta. También responde de la parte correspondiente al Real Fisco, pagando mediante “letras seguras” (de cuya cobranza responde) al tesorero general del Consejo de Guerra y de las Haciendas del Contrabando. Aun así, para evitar tentaciones el depositario del importe de dicha venta debe ser una tercera persona a la espera del visto bueno y sentencia definitiva del consejo, medida también destinada a comprobar el precio real de la mercancía y evitar la alteración fraudulenta de los precios en la subasta.

El nombramiento es por un año prorrogable. A la cédula, se adjunta una lista de mercancías ilícitas de Francia que son, todas las imaginables, finaliza así.

(...) felpas, terciopelos rasos y todos los demás tejidos que se han introducido en Francia semejantes a los de Nápoles, Milán, Venecia y Ginebra... y otros géneros que aunque en parte son comunes con las fábricas de otros reinos y dominios amigos, se fabrican con mayor abundancia en los de Francia, y así mismo los géneros que se fabricaren de nuevo y todos los que constare o supiere ser de aquel reino y sus dominios y conquistas que dirán y reconocerán los peritos y prácticos a quienes se ha de diferir todo lo que ofrezca cualquier duda.

Veedores del contrabando

veedor	plaza	año
Fernando de Valdés	Gijón	1658
Juan del Castillo de la Concha	Juez del contrabando del Principado	1659
Fernando de Valdés	Gijón	1660
Alonso Ramírez de Valdés	Gijón	1674
Bartolomé de Espina y Velasco	Gijón	1678
Alonso Ramírez de Valdés	Gijón	1678
Juan de Llanos Cifuentes	Gijón	1680
Jacinto Fernández Fanjul	Avilés	1683
Salvador Fernández	Oviedo	1683
Antonio Menéndez de Castro	Gijón	1684
Pedro de Solís	Avilés	1684
Arias Díaz Campomanes	Oviedo	1684
Pedro Arango de Valdés	Avilés	1689
Bernabé Barredo de la Vega	Oviedo	1690
Antonio Faes y Valdés	Oviedo	1691

Antonio de Posada	Llanes	1692
Antonio Morán Navia	Castropol	1692
Antonio Navia Bolaños	Avilés	1692
Andrés de Posada Pariente	Llanes	1693
Juan Pariente Valdés	Llanes	1693
Pedro Arango Cuervo	Avilés	1694
		1695
Pedro Suárez de Solís ¹	Avilés	

9.3 La introducción de las mercancías ilícitas.

Parece ser que la estrategia seguida por los fabricantes del país represaliado, consistía en seguir suministrando géneros mediante la sustitución de los propios por una imitación de los productos fabricados en territorio de los países aliados del enemigo o, neutrales.

Por supuesto eran necesarios los cómplices en ambos lados de la frontera⁸⁸⁷, que incluye a parte de las autoridades, las rutas y medios de transporte con bandera de otros países, en nuestro caso, distinta a la francesa. Esto quiere decir que dichas manufacturas se vendían a un muy competitivo precio en plazas como Amsterdam, o en otras de países aliados como Holanda e Inglaterra. Después, mercaderes de esos países los exportaban a España junto a las suyas como mercancías lícitas.

⁸⁸⁷ ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Economía e información en el área del mar del Norte (primera mitad del siglo XVII)”, en, *Investigaciones históricas*, nº 7, 1987, Pgs. 27-42

Hasta 1635 fueron los mercaderes franceses, ingleses o españoles quienes hacían trasbordo de los géneros holandeses descargados por estos en Bayona o en San Juan de Luz para introducirlos en España por lo que las redes y contactos venían de antiguo⁸⁸⁸. Esta forma de operar fue perseguida durante todo el siglo XVII con mucho voluntarismo y muy poca eficacia. Ya desde la cédula de institución del Almirantazgo de 1624, y en los sucesivos desarrollos como el contenido en la cédula de 16 de Mayo de 1628 se insiste en la necesidad de vigilar

(...) aquellas mercancías que se hubieren cargado por cuenta de los dichos rebeldes y enemigos sino también las que fueren de su fábrica aunque no vengan por su cuenta, ni a su nombre, sino de cualquier otros terceros que por sus personas o tierras no les este prohibido tratar y contratar con estos reinos, aunque sean vasallos míos.

Cinco años mas tarde, la cédula de del 23 de Marzo de 1633, añade a la pragmática de 9 de Febrero de 1632 la siguiente disposición, que deja entrever el fracaso de las anteriores medidas y la impotencia del sistema ante un contrabando generalizado.

(...) declaro, y es mi voluntad, y mando que todas las mercancías de cualquier género y calidad que sean, así las que son permitidas traerse a estos Reinos de mis Estados de Flandes, y de los otros de mis amigos y aliados, como s que por bandos

⁸⁸⁸ ALLORZA APARICIO Angel, “Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674. Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”, en *Hispania*, Vol. LXV/1, n° 219, 2005, Pgs. 227-280, añade el autor (...) la falsificación de las licencias de origen de las mercancías, la dificultad existente para distinguir las manufacturadas en Flandes de las producidas por estados enemigos, así como debido a su introducción fraudulenta en buques con bandera de conveniencia, las inspecciones de los veedores del Almirantazgo se extendieron prácticamente a todos los barcos que arribaban a los puertos de la península vinieran de donde vinieran porque de la misma forma que franceses e ingleses habían introducido manufacturas de Holanda antes y después de la tregua, los barcos de la Hansa no dudaron de transportar productos ingleses y franceses cuando su comercio con España se encontraba cerrado. Pg. 255. Del mismo autor, “La junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643”, en *Espacio Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia moderna, n° 16, 2003, Pgs. 217-254

públicos están prohibidas, y vedadas, no se puedan meter tierra adentro sin traer juntamente certificación de los veedores del contrabando, que por mi mandato asisten en los puertos de mar, en que se declare que las dichas mercaderías y los navíos en que llegaren a España, han sido verificados por ellos, y declarando que pueden entrar de acuerdo a las órdenes e instrucciones que tienen mías, y todas las mercancías que entraren en el Reino así lícitas como ilícitas las doy por caídas en comiso y mando que sean condenadas y aplicadas conforme se declara en la Cédula de prohibición general de 16 de Mayo de 1628

De la impotencia a la desesperación. A la entrada de mercancías ilícitas, se une la interferencia con fines fraudulentos de autoridades sin competencias en asuntos de contrabando, como alcaldes, corregidores, tenientes, administradores de aduanas, que ocultan a los veedores las aprensiones que hacen en su propio beneficio. La cédula⁸⁸⁹ que en nombre del rey firma D. Jerónimo de Lezama es del 22 de Octubre de 1648 da fe de ello.

(...) por cuanto aunque se ha procurado con toda la vigilancia y cuidado, por todos los caminos posibles, impedir la entrada de mercaderías de contrabando, no se ha podido conseguir, si embargo de averse aplicado a este fin los medios necesarios abundan en estos reynos todo género de ellas (...) mando a todos los Corregidores de estos mis Reinos y Señoríos, Tenientes, Alcaldes mayores, Ordinarios, y otros cualquier jueces... y a los Administradores de puertos, Aduanas, Almojarifazgos, o Jueces militares, dar cuenta a los Veedores de contrabando (donde los huviere) dentro de dos horas estando en el mismo lugar, y no los aviendo dentro de ocho días, me la daran a mi en el Consejo de Guerra de las aprensiones que hizieren.

A los que incumplan la orden.

(...) Seran condenados en la cantidad que montó lo denunciado con el doble, y otras penas a mi arbitrio reservadas, las cuales

⁸⁸⁹ AGS. Contaduría del Sueldo 2ª serie, Lg. 143 (comisiones y cédulas)

se ejecutaran invariablemente, sin que los jueces puedan hazer gracia alguna de ellos.

En definitiva se declaran mercancías ilícitas o de contrabando, todas aquellas que entren en el reino sin certificado de fabricación, sea cual sea su origen y la bandera del barco que las transporte, condiciones que aunque matizadas en sucesivos tratados de paz mantuvieron su esencia durante todo el siglo.

9.4 Las redes del contrabando.

El transporte de las mercancías estuvo durante todo el siglo mediatizado por los avatares de la política internacional, que a cada cambio introducía variaciones en rutas y medios, era habitual el uso de naves con bandera de países neutrales, incluso se utilizaban tripulaciones de conveniencia a fin de simular el origen de las mercancías que figuraban en un certificado falso⁸⁹⁰.

En las redes del contrabando de mercancías y de divisas jugaron un papel esencial los judíos conversos de origen portugués⁸⁹¹, su particular circunstancia favoreció que a lo largo del tiempo se fuera tejiendo una tupida trama que abarcó toda Europa occidental y colonial e integrar todas las fases del sistema productivo y

⁸⁹⁰ BILBAO BILBAO Luis María, “Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650)”, en, Itsas memoria, Revista de estudios marítimos del País Vasco, nº 4, 2003, Pgs. 259-285

⁸⁹¹ Ibidem, Pg. 280, (...) los progroms medievales experimentaron un cambio de signo a partir del último cuarto del siglo XVI, lo que dio ocasión a que la diáspora judía se hiciera más ubicua en la Europa occidental concretamente en los puertos comerciales más importantes, desde el Báltico a Italia, constituyendo Ámsterdam el más firme foco de sus operaciones. En este marco general la presencia de los conversos portugueses por Europa y Castilla y sus estrechos vínculos con el mundo judío en expansión, responde a causas específicas, empezando porque el criptojudaismo fue bastante más resistente entre los descendientes de los huidos a Portugal desde los tiempos de los Reyes Católicos que entre los que permanecieron en Castilla y debido entre otras razones a la menor beligerancia que la inquisición lusa desplegó contra ellos

financiero⁸⁹², añade Bilbao⁸⁹³ que este sistema favoreció, entre la red, la información comercial y las transferencias de capitales.

Parece ser que la presencia de conversos portugueses era masiva en todos los puertos desde principio de siglo y que llegaron a cuasi monopolizar el comercio de exportación.⁸⁹⁴

No tenemos datos concretos sobre estas redes en Asturias, flamencos residentes en Gijón como Justo Carlier fueron corresponsales de holandeses establecidos en Bilbao relacionados con asuntos de contrabando, como Nicolás van Hoorn, pero como veremos, corresponsales también los tenían numerosos comerciantes vizcaínos, y la existencia de tramas organizadas en el Principado no pasa de la sospecha.

9.5 Contrabando de cabotaje.

El tráfico comercial en el Principado fue mucho menor que el bilbaíno al igual que lo era el mercado que abastecía y esto

⁸⁹² SANZ AYAN Carmen, “Las redes financieras franco-holandesas y el negocio de la lana en el tránsito del Siglo XVII al XVIII”, en, AGUSTÍN GONZALEZ Enciso, (coord.), *El negocio de la lana en España, 1650-1850*, Ediciones Universidad de Navarra, 2001, Pgs. 77-108. De la misma autora “Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de aprovisionamiento de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII”, en, *Hispania, revista española de historia*, nº 165, 1987, Pgs. 915-945

⁸⁹³ BILBAO BILBAO Luis María “Comercio...”, op. Cit. Pg 281 (...) la complicidad entre los miembros de la red acrisolada por lazos de origen y parentesco, religión e historia, facilitaba la comunicación dentro de la misma, aseguraba una buena cadena de corresponsales y garantizaba una buena información económica sobre mercados y transferencia de dinero entre plazas. También ISRAEL Jonathan, “La judería europea en la época del mercantilismo 1550-1750” Cátedra, Madrid, 1992

⁸⁹⁴ LOPEZ BELINCHON, BJ. “Sacar la sustancia al reino. Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621- 1640”, en, *Hispania*, LXI, nº 209, 2001, Pgs. 1017-1050. (...) la tupida red de vínculos familiares, personales, comerciales, de paisanaje o incluso religiosos que unía a los portugueses peninsulares con los que residían en Francia y los países del Norte los convertía en el arcaduz idóneo para unos negocios que exigían al mismo tiempo secretismo, y confianza entre las partes para llegar a buen termino. Desde 1593 existía una pequeña colonia de portugueses en Ámsterdam. Pg. 1018. Sobre la relación de Olivares con los conversos portugueses, EBBEN Mauricio, “Un triangulo imposible, la corona española, el Santo Oficio y los banqueros portugueses”, en, *Hispania, revista española de historia*, Vol. LIII/2, 1993, Pgs. 541-556.

debe aplicarse en parecida proporción al contrabando. Por los expedientes del Consejo de Guerra sería más apropiado hablar de un contrabando de cabotaje. Es decir, las mercancías ilícitas se distribuían por los puertos a bordo de embarcaciones de menor porte, por lo general pinazas, mezcladas con otras legales lo que hacía más difícil si cabe su identificación y minimizaba el riesgo ya que solo éstas eran incautadas.

El Consejo de Guerra el 19 de Abril de 1677 absuelve en segunda instancia al mercader de Gijón Juan de Llanos Cifuentes de la denuncia por contrabando presentada ante el veedor Alonso Ramírez de Valdés, por unas mercancías que trajo a bordo del navío “La Buena Esperanza” a su consignación el capitán Guillermo Letor Boquer sin los preceptivos certificados de origen. Ordena el Consejo de le devuelvan los 1.500 reales de vellón que pagó para costas del juicio y multa al veedor del contrabando Alonso Ramírez de Valdés que falló en primera instancia con cuarenta ducados de vellón para cubrir los gastos del juicio en el Consejo de Guerra⁸⁹⁵

Con 206 libras de tabaco de contrabando cargado en Bilbao es descubierto el San Andrés, una pinaza que hacía la ruta Bilbao, las Cuatro Villas, Asturias,⁸⁹⁶ condenado por sentencia de 9 de Diciembre de 1676. Por la misma causa es condenado Baltasar de la Torre Guarda al que aprenden en Comillas 87 libras de tabaco en polvo⁸⁹⁷.

Distinta consideración tienen los contrabandistas franceses en tiempo de guerra. Como es el caso del capitán francés Miguel Liquier con carga de 250 fanegas y media de sal en el navío “La Maria”, sal, barco y aparejos son confiscados para venderse en subasta pública⁸⁹⁸. Misma suerte corre el “San Enrique” con una carga de 10.300 bacalaos y 569 fanegas de sal, denunciado en Castropol es subastado junto a su carga⁸⁹⁹.

⁸⁹⁵ AGS. Contaduría del sueldo, 2ª serie, Lg. 133

⁸⁹⁶ Ibidem, de 09/12/1676

⁸⁹⁷ Ibidem, de 09/12/1676

⁸⁹⁸ Ibidem, de 02/06/1689

⁸⁹⁹ Ibidem, de 12/09/1695

Un caso típico de contrabando de cabotaje es el de Gonzalo García, vecino de Oviedo, denunciado por tener en su almacén de Oviedo sin documentación de origen la siguiente mercancía:

(...) 46 pares de medias de colores para mujer de Inglaterra, 3 docenas de medias para hombre, 89 varas e tela de Flandes, 100 libras de bayeta de moscovia de Holanda, 2 piezas de bautistas de Flandes, 11 varas de gasa, 4.000 cañones de escribir 1 caja de peines de retama 200 varas de rasilla 12 piezas de hiladillo negro, 15 piezas de listones de diferentes colores 5 piezas de colonias 1 pieza de cotonilla y cinco piezas de galones⁹⁰⁰.

Estos productos eran por supuesto demandados en las villas asturianas y se repiten en las distintas partidas embargadas.

En Llanes se requisan las mercancías procedentes de Bilbao que están en el almacén de Santiago de Acebal, pertenecen a una partida no declarada en el despacho de aduana practicado por el juez veedor de contrabando Alonso Díaz de Iguanzo. Los peritos nombrados por las partes, descubrieron una partida de géneros de fábrica francesa no declarados compuesta por

(...) 43 varas de chillón, libra y media de algodón, un mazo de alambre y seis resmas de papel, 3 piezas de listones de colores, un mazo de botones de seda, 6 varas de boquín, 17 varas de cadarso, 1 docena de cuchillos, 6 piezas y un papel de Revenas, 6 mazos de abuferas moradas, 1 docena de cintas, 30 libras de munición, 108 libras de azúcar, 8 docenas de cañones de escribir, 4 gamuzas, 4 mazos de Jesús y del angel.

La sentencia del Consejo de Guerra ratifica la emitida en primera instancia por el juez de contrabando⁹⁰¹, las mercancías no declaradas en el despacho son confiscadas y el resto queda a libre disposición del mercader al que se autoriza a vender el

⁹⁰⁰ Ibidem, de 08/06/1689

⁹⁰¹ Ibidem, de 05/09/1693

resto por los puertos del Principado⁹⁰² y Galicia a bordo del barco “Nuestra Señora del Rosario y San Francisco”

En el mismo auto se ratifican otra sentencia del juez de contrabando de Llanes, Don Juan Pariente Valdés contra el capitán francés Pedro de Arnaud por la que pierde el barco con la carga de sal y 26 pipas de vino que traía de Francia, la fragatilla fue apresada por el capitán Antonio Guerra Pérez y sus compañeros vecinos de Llanes abordándola en una chalupa.

⁹⁰² Ibidem, de 13/10/1693, se le autoriza a cargar en el barco para su venta por los puertos la siguiente mercancía lícita, 2 docenas de cintas de Belduque, 9 docenas de corseletes, 32 libras de pimienta, 31 libras de hilo de Manacor, 10 millares de alfileres, 12 libras de cominos, 1 libra de clavo, 1 libra de canela, 3 libras de cera, 6 libras de pimienta, 1 pieza de bocadillo, 1 libra de clarín de Holanda, 1 libra de clavo y canela, 2 docenas de medias, 139 varas de sempiterna de Inglaterra, 20 varas de bayeta, arroba y media de cáñamo, 100 cañones 1 docena y media de belduques y ½ docena de gamuzas de Holanda, todas las mercancías fueron compradas en Bilbao

CAPITULO 10

LAS MERCANCIAS

10.1 Las importaciones

Las importaciones de productos en la segunda mitad del siglo XVII mantienen una tendencia similar a la apuntada por Luis M^a. Bilbao⁹⁰³ para Guipúzcoa y Vizcaya y Agustín Rodríguez⁹⁰⁴ para el caso de Santander.

El producto estrella es el pescado salado: bacalao y salmón, tratados en salmuera que se importan de Inglaterra e Irlanda para su consumo en el Principado, o su envío para la venta en mercados de Medina e Rioseco y León.

Este producto, el curadillo, vendido por barriles o por quintales nos lo encontramos en numerosas transacciones y es muy apreciado por su fácil conservación. De hecho el consumo de este tipo de pescado formaba parte importante en la dieta de los habitantes del norte de Castilla.

Cuando en 1631 se estudió la implantación de arbitrio de la sal⁹⁰⁵, sobre asturianos montañeses y vascos recayó un aumento de precio

⁹⁰³ BILBAO BILBAO Luis M^a, “Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipuzcoa durante el siglo XVII, 1600-1650”, op. Cit. Pg. 273

⁹⁰⁴ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ Agustín, “El comercio de Paños y lienzos en la villa de Santander en el siglo XVII”, en, Altamira, revista de estudios montañeses n^o 50, 1992, Pgs, 51-66

⁹⁰⁵ GELABERT Juan E, “Castilla convulsa (1631-1652)”, op. Cit. Pg. 35

de 4 reales de vellón por fanega, mientras para el resto de Castilla fueron 18 reales de vellón. Con ello, se trató de minimizar el impacto que la subida tendría sobre el tratamiento y consumo de los pescados en salazón muy extendido en el Norte donde la salmuera sustituye al escabeche de vinagre como conservante de alimentos.

Consecuencia de lo anterior la sal, importada de las salinas francesas de La Rochelle y Poulieu, para los alfolís de Castropol, Luarca, Avilés, Gijón y Llanes. El tabaco, se compraba en Bilbao, bien en polvo o importado en hojas del Brasil para abastecer el estanco del tabaco del Principado y los múltiples subarriendos del mismo a los distintos municipios. Después de la guerra con Portugal (1668) los mercaderes ingleses exportaron a Gijón tabaco del Brasil y de Virginia.

Otra de las partidas de la mayor importancia es la que en los conocimientos de embarque y contratos de flete aparece con el nombre genérico de “mercancías lícitas”, que son géneros textiles y todo tipo de manufacturas de uso doméstico que llegan con el correspondiente certificado de fábrica. La mayor parte de las manufacturas llegaba al Principado distribuida desde Bilbao mediante el transporte de cabotaje, difícil de detectar con la metodología utilizada porque deja muy pocas huellas documentales, es una venta que se realiza al menor en el mismo muelle, de puerto en puerto, y en moneda de vellón.

Valga de muestra el caso citado por Agustín Rodríguez de la pinaza “La Concepción” del maestro Miguel de Aceve vecino de Avilés, viene de Bilbao y hace escala en el puerto de Santander con una carga de 50 quintales de hierro fabricado en el Señorío de Vizcaya, 22 calderas de cobre fabricadas en Bilbao y las siguientes partidas

- 60 varas de sempiterna de Inglaterra
- 30 varas de bayeta de Inglaterra
- 15 libras de hilos de Flandes mas 10 piezas de cintas
- 50 varas de terlices de Flandes
- 16 pares de medias de hombre de Inglaterra
- 8 varas de cordellate de Aragón
- 16 varas de pelo de camello de Holanda
- 12 varas de mitanes
- 150 varas de maraga y 5 varas de paño de agreda

La procedencia de los géneros que transporta la pinaza es variada, porque ha sido comprada en las lonjas de distintos mercaderes bilbaínos, medias de Inglaterra, hilos de Flandes, géneros de Holanda, de Aragón y paño de Castilla, lo veremos también en los expedientes por contrabando.⁹⁰⁶

La grasa de arder (aceite de ballena) utilizada para el alumbrado, salvo alguna importación aislada de Irlanda y el resultado de la caza en Asturias, se compraba en Bilbao, vimos como Toribio Morán Llanos contrató el abasto de grasa de arder para Oviedo con el bilbaíno Simón de Mendieta por dos años a razón de 150 barricas al año. El aceite “de comer”, sustituido por la mantequilla, tiene escasa demanda.

10.2 La sal

Desde la Edad Media⁹⁰⁷ el comercio de la sal era común a todo el Cantábrico⁹⁰⁸ por su utilización en el tratamiento del pescado⁹⁰⁹, fue una de las regalías del Rey⁹¹⁰ En Asturias⁹¹¹ se contó

⁹⁰⁶ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ Agustín “El comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII” en *Altamira revista de estudios montañeses*, n° 50, 1992, Pgs. 135-150, datos recogidos por el autor en el AHPC, protocolos lg. 132, fl. 61. También URIARTE AYO Rafael, “El hierro vasco y los mercados colonial y europeo durante el Antiguo Régimen”, en *Itsas Memoria*, n° 4, 2003

⁹⁰⁷ Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza, Toledo, Fondo Ducado de Osuna Leg. 571, Pg. 44, Recopilación publicada en 1564, se incorporan a la corona las salinas del reino, por lo que en ellos ninguna persona ha de poder vender sal por mayor ni por menor, ni comprarla si no es de las salinas, alfolíes ó saleros en que se vendiese en nombre del Rey

⁹⁰⁸ CASTIÑEIRA CASTRO, U.M. “El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del siglo XVII”, en *Obradoiro de historia moderna*, n° 8, 1999

⁹⁰⁹ PORRES MARIJUAN M^a del Rosario, “Sazón de manjares y desazón de contribuyentes: la sal en la Corona de Castilla en tiempo de los Austrias”, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2003.

⁹¹⁰ GELLABERT Juan, “Castilla convulsa”, op. Cit. Pg. 50

⁹¹¹ GONZALEZ GARCIA Isabel y RUIZ DE LA PEÑA Juan, “La economía salinera en la Asturias medieval”, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1972. También sobre los alfolíes Boletín de la Real Sociedad Geográfica, *Geografía de la sal a mediados del siglo XVIII*, n° 137 y 138, 2001, 2002 pgs. 129 y 160

con alfolíes en Castropol, Luarca, Avilés , Gijón y Llanes, fue sin duda este comercio uno de los que reportó más beneficios⁹¹².

Debemos tener en cuenta que la guerra con Portugal se prolongó hasta 1668 y con Francia, si bien la paz de los Pirineos se firmó en 1659 las hostilidades entre ambos países salvo algunos años de paz se prolongaron hasta fin de siglo. No obstante el comercio de la sal se mantuvo durante todo este tiempo con los vecinos franceses mediante permisos especiales de importación. En definitiva, se trata de un producto necesario para el desenvolvimiento de la industria pesquera, y cuya distribución en régimen de monopolio reporta buenos ingresos a la corona y a los arrendadores de las salinas y alfolíes, por otra parte Francia, enemigo o no, necesita la moneda de plata castellana, y porque no, utilizar esta vía de entrada para introducir manufacturas de contrabando.

10.2.1 Regulación del comercio y asientos sobre la sal

En 1639 en plena guerra de los 30 años se notifica una carta orden al corregidor y capitán de guerra del Principado, haciendo saber que por orden del Rey se ha hecho asiento con súbditos de Flandes, Ciudades Anseáticas y del reino de Polonia, para que vengan con sus navíos a cargar a los puertos de Lisboa, Setúbal y Agüero en Portugal y San Lucar de Barrameda, Cádiz y Puerto de Santa María.

Se ha tenido conocimiento de que doce navíos se dirigen a puertos del Norte para cargar sal por lo que se les hace saber cuales son las condiciones del asiento:

⁹¹² ARTOLA Miguel, “La hacienda...”op. Cit. Pg. 131 según el autor el cambio iniciado en 1590 se consolidó definitivamente en 1632, al hacer el impuesto sobre el consumo la base del sistema fiscal. Se rechazó la sisa sobre productos básicos como la harina y el trigo a partir de esta opción los impuestos elevaron su tasa sin cambiar su naturaleza. Las nuevas sisas supusieron un gravamen de 2 reales por fanega de sal.

*1º- Que vengan los barcos a lo mercantil y en derechura a los puertos, 2º- Que puedan traer solamente sus pertrechos, 3º- Que vengan a cargar sal y no a otro género de mercaderías, 4º- Que en cada barco no vengan mas de quince personas incluidas la marinería ni mas de seis mosquetes y algunas picas, 5º- No pueden tocar mas puertos que los señalados salvo que busquen resguardo por un temporal, en ese caso no podrán bajar a tierra ni contratar*⁹¹³.

A partir de la guerra con Portugal (1640) se trastoca el suministro de la sal los suministros de las salinas portuguesas a través de los puertos de Lisboa Setúbal ó Agüero desaparecen, también sus barcos mercantes. Las pesquerías del Cantábrico no pueden prescindir de la sal (de superior calidad), que debe importarse de Francia, con la que también se está en guerra.

Sebastián de Almeida López y Fernando Montesinos que tienen en arrendamiento los alfolíes para de Galicia y Principado de Asturias, no pueden seguir comprando, como venían haciéndolo, en Portugal, esto con la nueva situación política ya no es posible. Solicitan, al Consejo de la Sal de Rey permiso para, tal como se recoge en el contrato de arrendamiento traer en caso necesario sal de Francia y además, poder hacerlo en barcos de aquel reino. Con fecha 9 de Diciembre de 1641 por carta, el Consejo de la Sal informa al Principado que se autoriza a los arrendadores a traer de Francia hasta 50.000 fanegas de sal (3.500 toneladas) en cualquier barco de países amigos de la Corona, y en los de aquel reino siempre que no traigan armas y que traigan los permisos para el Reino de Galicia y Principado de Asturias y solo por los puertos de Vigo, Pontevedra, Muros, Corcubión, Coruña, Betanzos, Vivero, Ribadeo, Luarca, Avilés Gijón y Villaviciosa⁹¹⁴.

⁹¹³ AHA. Libros de actas y de documentos de la Junta General del Principado, comisión provincial y comisión de gobierno y de otras comisiones y organismos. Tomo, nº 4, Fl. 5, de 19/12/1639

⁹¹⁴ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 1, de 09/12/1641

El permiso tiene una duración de seis meses, y no podrán traer ninguna otra mercancía, si así lo hicieren todos los tribunales se inhibirán del caso a favor del Gobernador del Principado que dictará sentencia sin posible apelación. Autoriza a los navíos franceses a cargar frutos de la tierra para el viaje de vuelta y así abaratar los fletes y la sal, recomienda a las autoridades locales una especial vigilancia para que no saquen oro y plata.

Seis meses antes se recibía en el Principado una carta orden dirigida al corregidor y capitán de guerra del Principado⁹¹⁵ por la que se mandaba

(...) prevenir lo necesario en orden a escusar el comercio con Portugueses y Catalanes y, se ordena impedir que mercancías y barcos de ambos lleguen a los puertos.

La posibilidad de utilizar el transporte de sal para la introducción de contrabando, se hace patente en las instrucciones que se cursan a los responsables de los puertos, así Don Pedro de Alarcón, miembro del Consejo del Rey y Capitán General del Principado, recibe una real cédula firmada de su mano sobre el permiso dado a los arrendadores Almeida y Montesinos para la importación de sal, previniéndole del peligro de que los barcos se utilicen para el tráfico de mercancías, debe escoger para cada uno de los puertos autorizados a recibir la sal en Asturias a alguien de su confianza que la supervise la descarga y se asegure que los marineros no saquen géneros.

Las personas por él elegidas cuyo nombre anota en la parte inferior del documento son: en Avilés, Don Bango de Solís, en Luarca, Don Juan de Novoa, en Gijón, Don Alonso Ramírez, en Villaviciosa, Don Luis Vázquez, en Ribadesella, Don Angel de Posada⁹¹⁶. Un mes más tarde, se le recuerda a Don Pedro de Alarcón, ahora como gobernador de Asturias, lo mismo y se ordena se tomen todas las medidas necesarias.⁹¹⁷

⁹¹⁵ Ibidem. Tomo, 4, Fl. 13, de 19/07/1641

⁹¹⁶ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 3 y 4, de 31/12/1641

⁹¹⁷ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 6, de 08/01/1642

En Marzo se notifica al Principado que se amplía la autorización a Sebastián de Almeida y Fernando de Montesinos⁹¹⁸, podrán importar cien mil fanegas más de sal francesa (unas 7.000 toneladas), se autoriza traerla por supuesto en barcos de países amigos pero esta vez también en barcos holandeses, siempre que cumplan las mismas condiciones que las exigidas a los navíos franceses. Los puertos autorizados a recibir la sal en Asturias son esta vez Castropol, Lluvia, Avilés, Gijón, Villaviciosa y Ribadesella.⁹¹⁹ El plazo para la introducción en Asturias y Galicia de las 150.000 fanegas de sal termina a final del mes de Diciembre de 1642, se concede una prórroga a los arrendadores hasta el día de San Juan en Junio de 1643, atendiendo a las dificultades para encontrar barcos de transporte, la orden se hace seguir a todas las autoridades⁹²⁰.

La fanega la están cobrando a 20 reales de vellón la fanega, y a ellos puesta en un puerto de Asturias o Galicia les sale a no más de 6 ó 7 reales la fanega incluyendo los portes, según cálculos de Grijalva contador de la Contaduría Mayor⁹²¹.

El arrendamiento termina en 1648 y lo renueva por otros ocho años sin su socio Fernando de Montesinos⁹²² por un importe de 66.281.880 maravedíes al año mas 1 real por fanega para la amortización del vellón, el 1% de dicha cantidad debe pagarse en plata, por lo que debe sumarse el premio de la plata en el momento del pago, más los 60.000 maravedíes que se pagan en lugar de los

⁹¹⁸ Sebastián Almeida y Fernando de Montesinos tienen el arrendamiento de las salinas para Asturias y Galicia por 10 años a contar desde 1638

⁹¹⁹ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 8, de 08/03/1642, Caso que algún francés incumpla las condiciones deberán aplicarse las represalias aprobadas contra ellos. De esto toma nota Alonso Ladrón de Guevara, contador real de mercedes y encargado del embargo de bienes a franceses

⁹²⁰ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 14, de, 04/02/1642

⁹²¹ Ibidem. Tomo, 8, Fl. 15, de 19/12/1643

⁹²² Ibidem. Tomo, 8, Fl. 18, de 08/12/1655

derechos del 10 y once al millar y la del dicho real por fanega se calcula en 5.587.000 maravedíes, el 16 de Noviembre de 1654 se le prorroga por dos años más el arrendamiento hasta 31 de Diciembre de 1657 por el mismo precio a nombre de sus hijos Manuel y Bartolomé⁹²³. El arrendamiento de las salinas estuvo hasta fin de siglo en manos de asentistas como Pinto, Alberto Hubrech, Lodarque, Coborg, Pablo Robles⁹²⁴

Unos años mas tarde, en Marzo de 1666 el gobernador del Principado, manda pagar a Doña Margarita Menéndez⁹²⁵ viuda de Don Gregorio de Llano Queipo, que fue receptor de la sal en la villa de Gijón los años 1664-1666, 4.492 reales de vellón cantidad que le falta de cobrar de los 42.200 reales de vellón que libraron a su favor Manuel y Bartolomé Montesinos.

Fernando Montesinos era además proveedor de la plaza de Ceuta, es decir se encargaba del abasto de trigo, dinero, ropas y demás géneros en exclusividad para el mantenimiento de la gente de armas de la plaza, incluido el pago de tres mil reales de plata al gobernador. Este asiento lo cogen también sus hijos por otros dos años. Vimos en el capítulo dedicado al gremio de pescadores, a José Estrada Ramírez, mercader gijonés al que intentaron incendiar el barco en el muelle cuando cargaba trigo, recordemos que también era proveedor oficial de Ceuta a donde se dirigía el navío “Los Tres Reyes” con el grano.

Los arriendos de las salinas eran traspasados de unos a otros administradores de la misma forma que se venía haciendo con el resto de las rentas reales.

⁹²³ SAN AYÁN, Carmen “Los banqueros de CarlosII”, Valladolid, 1988, Ver tabla1 Cap II y tablaIV Cap. IV

⁹²⁴ Ibidem

⁹²⁵ AHA. Lg. 1837/02, s/f. de 11/03/1666 Da carta de pago y finiquito a Ramos de Albistur que asiste como apoderado de Joseph de Orandarun receptor en ese momento de la sal en la villa

Don Antonio Lanega Moscoso⁹²⁶, vecino de El Franco y Juan Pontigo, vecino y regidor de la ciudad de Oviedo, son administradores de las salinas del principado de Asturias por diez años a contar desde el día 1 de Enero del 1673 al 31 de Diciembre de 1683, lo son por el subarriendo que hizo en Madrid el administrador principal, Don Lucas de Horcasitas por la cantidad de 22.626.000 maravedis, además de las condiciones y calidades que se detallan en el contrato firmado en dicha ciudad ante el escribano Pedro Ezquerro de Pedraza.

A su vez, Don Antonio y Don Juan traspasan dicho subarriendo a Don Antonio de León Almansa y a Francisco Almansa, vecinos de Ribadeo en las mismas condiciones (según la escritura), para lo que prestan fianza por importe de 9.000 ducados de vellón en bienes raíces.

El comercio de la sal lo era de ida y vuelta es decir, la orden⁹²⁷ del 9 de Diciembre de 1641 autorizaba a cargar los barcos que traían sal, con frutos de la tierra a fin de abaratar el flete. Esto se refiere a los barcos de bandera francesa y holandesa con los que la Corona está en guerra y de los que no se puede prescindir si se quiere cumplir con las cantidades y plazos estipulados en los contratos de arrendamientos de la sal.

Hemos visto como Fernando Montesinos solicita, y se le concede, prórroga del contrato para el suministro de Galicia y Asturias aduciendo la dificultad de encontrar barcos, excusa que utiliza para dilatar pagos a la hacienda. Vimos como la cantidad generada por el real por fanega destinado a la amortización del vellón, se estima en 5.587.000 maravedíes, es decir 164.300 reales de vellón equivalentes en este caso a otras tantas fanegas de sal anuales.

⁹²⁶ AHA Lg. 1860/02, Fl. 27, de 05/09/1673, Entre otros bienes presentan como aval dos casas de piedra, madera y techo alto en la calle San Antonio de Gijón, en una de ellas vive Antonio García Rendueles, dan a la calle que va a la plaza donde vive Antonio de Laspriella Jove y frente a las casas de Marcos García Sala y Gregorio García Jove, al lado esta la casa de Don Diego Valdés

⁹²⁷ Ibidem. Tomo, nº 8, Fl. 1, de 09/12/1641

Esto son muchos barcos al año, que hay que cargar con frutos de la tierra y a cuyos capitanes no se les permite tratar en tierra con mercaderes y suministradores de otras plazas. Serán los agentes del arrendador o los propios receptores de la sal los que se encargan de contratarla y cargarla.

El 3 de Marzo de 1655, Jean Fournigan y Pedro Vergo, maestros franceses cuyos barcos “Alisse” y “San Marcos” están atracados en el puerto de Gijón con carga de sal francesa, los mercaderes locales Julio Otero y Antonio del Cueto se comprometen a cargarles a cada uno 70.000 naranjas y 30.000 limones en el plazo de 15 días que es el tiempo que tardan en traerlas de Ribadesella, (recordemos que a los barcos franceses no se les permite hacer escalas), el precio que se acuerda es de 10 RV/millar de naranja y 30/RV/millar de limón⁹²⁸.

Cargar los barcos forma parte del negocio, los receptores de la sal son los encargados de contabilizar la cantidad que llega a cada puerto autorizado a recibirla e informar de ello al Consejo de la Sal, son la representación de la administración en los alfolíes locales.

En Agosto de 1654 Don Fernando de Valdés⁹²⁹ receptor de los Reales Alfolíes de Gijón, da poder a Juan Casero, vecino de Veriña, para que vaya a Langreo y otras partes y compre a todas las personas que quieran vender, 300 cargas de avellana⁹³⁰ verde y tostada (turrada) a los precios que acordare y a cobrar al contado a su entrega en el puerto de Gijón al capitán Alberto Yerce, cuyo barco el “San Justo” está atracado en el muelle. Ofrece a los vendedores todas las garantías que sean necesarias.

⁹²⁸ AHA. Lg. 1818/02, s/f. de, 03/03/1655, los firmantes se comprometen, unos con sus bienes y los otros con sus barcos y aparejos, firman como testigos Juan de Cueres, Pedro de Cueres y Alonso de Cueres, a los testigos franceses no los conoce pero firman de igual modo.

⁹²⁹ AHA. Lg. 1816/06, s/f. de, 08/10/1654, firman como testigos, Marcos de Llanos Cifuentes y Juan Alvarez Laviada

⁹³⁰ 1 carga = 115 Kg = 225 libras

En otra ocasión Juan Alberto Estrada⁹³¹ capitán del navío francés “Mariana”, da cuenta ante el juez ordinario de Gijón Antonio Nespral del empleo hecho de los 1.500 reales de vellón pagados por Domingo de Condres como flete por el transporte de sal a los alfolíes de esta ciudad, 1000 reales los ha empleado en pagar a la tripulación y en él mismo, 200 RV en 20.000 naranjas, 300 RV en 6.000 limones.

Los fletes por transporte de sal se invierten en frutos de la tierra, se trata de dar salida a los productos y evitar la salida de divisas.

Estellen Laconme maestre francés del “San Esteban”⁹³² viene de Bayona con 281 fanegas de sal por las que cobra a razón de 7,5 reales de vellón por fanega, de mano del administrador de los alfolíes de Gijón Don Juan Alvarez Laviada recibe los 2107 reales que emplea en pagar 60 cargas de avellana verde, y 60 de avellana tostada, liquida los diezmos a Juan Morán Lavandera, y declara ante el juez ordinario de la villa, el capitán Antonio Menéndez Valdés que lleva abordo otras 85 cargas de avellana verde y otras 20 curada por cuenta y riesgo de Alonso García Lavandera a quien corresponde pagar su parte del diezmo.

En tiempo de paz, los corresponsales de las salinas francesas se encargan de dar carga a los navíos, es el caso de Paul Boutillier⁹³³, natural de la Rochelle y residente en Gijón, acompaña ante el escribano al francés Jacques Luisisean maestre del navío “Santiago” arribado a Gijón con carga de sal por cuenta y riesgo de la Real administración como consta en el contrato de fletamento que le dieron el 2 de Mayo (hace 14 días), una vez descargado seguirá viaje a Ostende con la carga que le de Paúl de Boutillier.

El empleo del dinero recibido se detalla al máximo en el caso de Moisés Carde, maestre francés de “La Mariana” con carga de

⁹³¹ AHA. Lg. 1831/04, s/f. de 16/08/1673

⁹³² AHA. Lg. 1830/01, s/f. de 21/10/1664

⁹³³ AHA. Lg. 1830/02, S/f. de 16/03/1665

710 fanegas (unas cincuenta toneladas) de sal de pala alta, por cuenta y riesgo de la real administración⁹³⁴, se le abona por el flete 4 reales de vellón por fanega, que hacen 2.840 RV, y emplea de la siguiente forma:

30.000 limones a 6 RV / millar, hacen 180 RV, 50.000 naranjas a 6 RV / millar, hacen 300 RV, 100 tablas de nogal a 8 RV cada una, otros 800 RV y 6.000 sardinas a 3 ducados el millar otros 199 RV. A esto hay que añadir 22 RV de gastos de despacho, mas 40 RV por la chalupa de entrada en puerto, mas 100 Rv pagados a Juan Morán Lavandera, por el diezmo de las mercancías del que es arrendador y, otros 20 RV a la chalupa para salir, en total 2.575 RV, el resto hasta los 2.840 RV fueron para gastos del capitán y marineros.

El 14 de Julio de 1667 se declara la guerra a Francia, la llamada “guerra de devolución”. Consecuencia inmediata es el embargo de los bienes a sus ciudadanos y la prohibición del comercio⁹³⁵.

El 24 de Noviembre del mismo año cuatro meses después de la declaración de guerra, Alonso García Rendueles⁹³⁶, vecino de Gijón y Cornelio Bartolomé, armador, natural de Róterdam que se encuentra en Gijón⁹³⁷, acuerdan que el capitán Nicolás

⁹³⁴ AHA. Lg. 1830/02, s/f. de 26/11/1665

⁹³⁵ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de Mariana de Austria”, en, *Studia histórica*, n° 20, 1999, Pgs.137-172, añade el autor, que en los primeros días del mes de agosto se prohíbe el comercio, (...) varias semanas antes ya se había enviado a los veedores del contrabando de los puertos una copia de las ordenanzas de 1635 para que las ejecutaren en esa ocasión.

Sobre las represalias a los franceses en la guerra de Devolución (1667), SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio y RAMOS MEDINA M^a. Dolores, “La junta de represalias de 1667 y el comercio de géneros con Francia”, op. Cit. De los mismos autores “Los comerciantes franceses en Castilla y la represalia de 1667”, en *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, n° 7, 1994, Pgs. 287-318

⁹³⁶ AHA. Lg. 1830/04, s/f. de 24/11/1667, En caso de pérdida del barco y la carga Alonso García Rendueles se hace cargo de dos tercios de los gastos de avería, el otro tercio corre por cuenta de Cornelio Bartolomé que se compromete a tener el barco preparado para este tipo de carga.

⁹³⁷ Los escribanos utilizan el termino “estante” para designar a aquel que se encuentra en un lugar por un motivo determinado pero que no reside en él

Conelife maestro del “San Pedro” propiedad de Cornelio Bartolomé, seguirá viaje a la ciudad de Poulieu, Francia, para cargar sal y traerla a los alfolíes de Gijón como se comprometió Alonso García Rendueles con la administración. El precio del flete es el acostumbrado de 4 reales de vellón por fanega, y 50 reales de vellón de penalidad diaria por cada día que pase de 10 tanto en la carga en Francia, como en la descarga en Gijón.

Veremos de nuevo como la exportación de frutos de la tierra, es decir las exportaciones del Principado están ligadas al comercio de la sal.

A pesar de la guerra de Devolución con Francia el comercio lícito no se interrumpió, todavía en Mayo de 1668, el juez veedor del contrabando en el Principado de Asturias Bartolomé Espina y Velasco⁹³⁸, autoriza al maestro francés Guillermo Nao que trajo sal a los alfolíes de la administración en la villa, a cargar en su barco “San Miguel” 220.000 naranja a 10 RV el millar y 20.000 limones a 30 RV el millar que hacen 2.800 reales de vellón, los 700 RV que restan hasta los 3.500 RV que cobró de flete los ha gastado en sus marineros y en reparar averías en los 45 días que lleva en el puerto.⁹³⁹

En 1669 la guerra de la Devolución ha terminado con la paz de Aquisgrán⁹⁴⁰ (1668) y Mariana de Austria como regente de la corona española, ha reconocido al reino de Portugal poniendo fin a un conflicto que duraba desde 1640. No parece sin embargo que esto afecte mucho al comercio de las salinas que siguen teniendo como proveedor a Francia.

⁹³⁸ AHA. Lg 1830/05, s/f. de 13, 05/1668 El capitán entrega al juez el justificante del alfolí.

⁹³⁹ Vimos antes que el flete “acostumbrado es de 4 reales /fanega desde Francia a Gijón, por lo que El “San Miguel “ debía transportar unas 8500 fanegas (60 toneladas)

⁹⁴⁰ SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Las relaciones internacionales...” op. Cit. Pgs, 147 y 148, (...)el enfrentamiento franco-español concluye con la firma en 1668 de la Paz de Aquisgrán y posteriormente con un Tratado de Garantía por el cual se aseguraría el status quo resultante de aquel acuerdo.

En algunos documentos se confunde flete con lo que se paga en total por la mercancía, así en Abril de 1669 el juez ordinario de Gijón Don Baltasar Jove toma declaración al capitán holandés Adrián Lucas que tiene su navío “El Túnido” atracado en el muelle. Dice, que trajo 685 fanegas de sal para el alfolí de Gijón, mas otras 225 fanegas para el de Villaviciosa⁹⁴¹ del que es receptor Juan Sánchez de Pando. Declara, un flete de 8 reales y medio por fanega que hacen 7.735 reales de vellón, ha comprado las siguientes mercancías: 100 tablas de nogal, a 10 reales de vellón cada una, otras 200 tablas a 7 RV cada una, 20.000 naranjas a 20 RV el millar, otras 14.000 naranjas a 12 RV el millar, 5.000 limones a 38 RV el millar, mas 1000 RV que ha tenido que pagar al piloto, tripulación y a las chalupas que los metieron en el puerto, en total 5.798 RV, los restantes 1.937 reales de vellón los ha empleado en su persona⁹⁴².

Del año 1669 es el contrato de fletamento que acuerdan Melchor Menéndez Valdés⁹⁴³ y el capitán holandés, vecino de Róterdam Nicolás Adrián, Su barco que está anclado en el puerto, “Nuestra Señora de la Asunción” deberá ir a Poulieu, Francia, y cargar toda la sal que pueda traer. Lleva cartas y correspondencia para el Señor Langrin de dicha villa de Poulieu, que se encargará de ello, se detendrá doce días para recibirla y pasados estos se le pagaran como gastos de demora 8 reales de a ocho de plata blanca por cuenta de dicho Melchor Menéndez Valdés.

Recibida la carga, se obliga el capitán a pagar los derechos de aduanas y dirigirse a Villaviciosa donde la descargará en el plazo de doce días, pasados los cuales cobrara otros 4 reales de a ocho diarios. Por cada fanega de sal que descargue se le pagan 4 reales de vellón.

⁹⁴¹ Esto no sería posible unos meses antes, guerra con Francia, cuando los barcos solo podían ir destinados a un puerto donde eran descargados.

⁹⁴² AHA. Lg. 1830/06, s/f. de 21/04/1669 las fanegas de sal destinadas al alfolí de Gijón las recibe Juan Alvarez, administrador de la sal en la villa.

⁹⁴³ AHA. Lg. 1838/03, s/f. de 23/07/1669

La última guerra del siglo, la de la Liga de Augsburgo, de la que forma parte España, enfrentó a esta contra Francia desde 1686 hasta la paz de Ryswyk en 1697. Los arrendamientos de las salinas no fueron ajenos a ella.

En concreto el 22 de Agosto de 1693, Don García de Bustamante⁹⁴⁴ en nombre del Rey, comunica a Enrique Codereg arrendador de las salinas y alfolíes de Galicia y Principado de Asturias por 10 años según contrato de fecha 16 de Enero de 1691 en el que se estipulan además de los precios y calidades una serie de condiciones, en tre ellas, que si durante la guerra con Francia y por causa de ella no pudiese introducir de aquel reino hasta 80.000 fanegas de sal, se le han de rebajar del precio del arrendamiento 10.000.000 de maravedís de vellón cada año. Así se hizo en los últimos dos.

La falta de sal en los meses siguientes hace que una comisión del Principado solicite autorización para importar de Francia las 80.000 fanegas antes que las labores de la salazón sean irrecuperables, allanándose desde luego en los 10.000.000 de maravedís de vellón cada año.

Ordena su majestad a las autoridades de los puertos a donde llegaren los barcos con dicha sal, que no pongan inconveniente alguno a su introducción sino que les den toda la ayuda y despachos que necesiten. No obstante, esto no quiere decir que no se deba tener todo el cuidado para que no se introduzca contrabando ni que ningún marino ni maestro francés abandone el barco sino es para embarcar alimentos y agua con la asistencia de una autoridad del contrabando. Cualquier otro género de mercancía se deberá decomisar junto a la sal que traigan, la embarcación y una importante multa.

En el puerto atracaron navíos de cierto porte⁹⁴⁵ como el “Münster” que transportó al alfolí de la ciudad 1.582 fanegas⁹⁴⁶

⁹⁴⁴ A.G.S. Contaduría del Sueldo 2ª serie, Lg. 143, (comisiones y cédulas)

⁹⁴⁵ AHA. Lg. 1837/01, s/f. de 09/02/1664

⁹⁴⁶ alrededor de las 100 toneladas de carga

de sal de pala alta francesa en Febrero de 1664 siendo receptor de la sal Gregorio de Llanos Queipo, Juan Vastian, su maestre, reclama el flete acordado de 6 reales y tres cuartillos de vellón por fanega, y da poder a su corresponsal Pedro Buchette, francés residente en la villa, para cobrar la cantidad de 10.641 reales de vellón y otorgar carta de pago.

La guerra y el corso francés encarecen los fletes y la protección de los barcos que doblan Galicia para cargar sal portuguesa⁹⁴⁷. En Agosto de 1690 en plena guerra contra Francia, el administrador de los alfolís del Principado Don Alonso Solares Valdés, vecino y regidor de Villaviciosa, llega a un acuerdo con Bartolomé Cifuentes, vecino de Gijón y capitán del navío “Santa Teresa de Jesús” de 120 toneladas de porte, para que vaya con su barco a Lisboa a la consignación de Ricardo Hor, residente en dicha ciudad y proveedor de las salinas de Galicia y del Principado.

El capitán, se compromete a tener el barco listo con seis piezas de artillería y mosquetes para su defensa, cargar toda la sal que pueda y volver a Asturias a descargar en los alfolíes de Castropol, Avilés ó Gijón. Se le paga por el flete ½ escudo de plata además de las averías, para la carga tiene diez días y doce para la descarga, transcurridos éstos cobra 8 reales de plata diarios.

También de buen porte es la carabela portuguesa “La Virgen de la Luz y San Gonzalo” que según declara el 20 de julio de 1697 Antonio de Posada Puerta, receptor de los reales alfolís, descargó en el puerto de Gijón 2.203 fanegas de sal de pala alta (unas 150 toneladas). Añade que José García Ribero,⁹⁴⁸ arrendador y recaudador del diezmo y alcabala de la villa, tiene pedido ante Juan de Espriella Jove, juez ordinario de Gijón, que Antonio Mendez vecino de Salimbre reino de Portugal le pague los derechos del diezmo y alcabala de la villa. El juez, le ordena pagar ó dar fianza por dicho importe constituyéndose como fiador

⁹⁴⁷ AHA. 2028/02, Fl. 54, de 31/08/1690

⁹⁴⁸ AHA. Lg. 1870/03, Fl. 56, de 20/07/1697

de dicho Antonio Méndez y obligándose a pagar si éste resulta condenado en un tribunal competente.

Con un final bien distinto, llega el navío de 120 toneladas de porte, “La Dama María de Nantes” del capitán francés René Migeau. Hace saber a Don Gabriel García Argüelles administrador de las salinas del Principado, que tiene su barco anclado en la ría de Ribadesella.

Le consta que Don Ambrosio del Valle, proveedor de las salinas del Principado, residente en Burdeos y en su representación Baltasar Bouttiller, se fletó su navío para que cargase toda la sal que pudiese en Francia para hacer descarga en Ribadesella y se obligó a pagarle a 21 reales de a ocho de plata por cada 50 fanegas de sal de pala alta además de dos tercios de las averías. Además, si hay situación de guerra darle despachos legítimos y seguros de su navío y los marineros tanto para el viaje de ida como de vuelta. Así consta en el contrato de fletamento de fecha 10 de Marzo de 1684.

Declara el francés, que el 27 de Abril llegó con su carga a Ribadesella en donde hizo entrega a Alonso del Pondal, receptor de la sal en dicha villa, de 2.460 fanegas y media de sal de la calidad acordada y reclamó el pago del flete más los gastos de despacho, pasaportes y 20 reales de vellón por cada día de retraso en la descarga para los gastos de la tripulación y el navío. No solo no han atendido su petición, sino que le embargaron la carga, el barco, los aparejos y los metieron en la cárcel de la villa a él y a los marineros por orden del gobernador del Principado y del veedor del contrabando.

Han estado presos desde el 8 de Junio hasta el 30 de Agosto causándole muchas molestias y gastos. Como Gabriel García Argüelles es la persona a cuyo cargo están las salinas del Principado de Asturias le pide, ruega y requiere, le entregue navío, aparejos, flete, demoras y averías como estaba pactado y que alcanza los 2.000 reales de plata de a ocho, para que pueda volver a su tierra y pagar a los marineros.⁹⁴⁹

⁹⁴⁹ AHA. Lg. 1868/02, Fl. 280, de 05/10/1684 La contestación al requerimiento sigue en el mismo documento

El escribano da traslado del requerimiento a Gabriel García Argüelles el 5 de Octubre. Contesta que no conoce al capitán René Migueau, ni tampoco tiene noticia que le hayan consignado el navío y la sal que menciona en el requerimiento, ni tampoco conoce a Baltasar Boutiller, porque su apoderado es Ambrosio del Valle. Al parecer, el contrato de fletamento no guarda las formas que se siguen en esta parte porque para ello (para fletar) no tiene poder ni el ni dicha persona.

La forma ordinaria, es que todos los capitanes que traen sal a los alfolís vengan con el contrato de fletamento por cuenta del vendedor y que se les adelanten 500 reales de vellón, o lo que necesiten para sus gastos y así la justicia ordinaria les da el despacho, sin que nunca se altere esta forma.

El fraude que pretende hacer a las salinas consiste en obligar a su arrendatario a pagar la pérdida del navío más las demoras y gastos. La nave fletada no se podría vender a nadie en España porque es muy vieja y de poco valor y no de “gran estimación y complacencia” como declaró ante la justicia porque pretende que se la paguen como nueva. Además, la cantidad que envían (al alfolí) cada año de sal no apta para el consumo son 800 ó 900 fanegas y no 2.400. Por otra parte, el administrador de Ribadesella le ha adelantado para sus gastos cantidades importantes de las que no firmó recibo y que da por pérdidas.

Los receptores de la sal en alguna ocasión se ven obligados por hacer frente a pagos cuenta del arrendador para lo que deben endeudarse, es el caso de Antonio Enriquez⁹⁵⁰, receptor de los alfolís que se ve requerido por el juez Antonio Moran Lavandera al pago de 14.400 reales de vellón a Justo Carlier, holandés residente en Gijón al que dedicaremos espacio mas adelante. Don Antonio atiende al requerimiento y lo hace mediante el pago de la deuda en moneda corriente de vellón, reales de plata de a ocho y doblones de oro de a dos escudos reducidos a vellón⁹⁵¹

⁹⁵⁰ AHA. Lg. 1860/02, Fl 8, de 01/05/1675 Firman como testigos Juan Espriella Jove y Manuel García Jove

⁹⁵¹ Es decir aplicado un descuento por el pago en moneda de oro ó plata

Es la guerra de Francia contra la Gran Alianza de La Haya (1673) de la que forma parte España la que limita de forma drástica el comercio con el país vecino, al menos el comercio lícito, con la paz de Nimega (1679) hay un pequeño repunte pero los corresponsales franceses desaparecen de Asturias, y la sal vuelve a comprarse, al menos en parte, en Portugal

En Septiembre de 1673 Antonio de León y Almansa⁹⁵², que vimos antes como tercer subarrendatario de las rentas de las salinas del Principado, acuerda con Andrés Menéndez Valdés fletar dos barcos para hacer dos viajes a Francia al puerto de Poulien donde estará Francisco de Almansa⁹⁵³ para cargar sal por cuenta y riesgo de dicho administrador.

Los barcos “La Fortuna” y “Nuestra Señora de Contrueces” están en la ría de Villaviciosa listos para zarpar el precio que se les paga es de 6 reales de vellón por fanega de sal de pala alta.

Importaciones de sal

fecha	nombre	origen flete	mercancía
09/02/1664	Münster	Francia	sal, 1582 fanegas
21/10/1664	San Esteban	Francia	sal, 280 fanegas
16/03/1665	Santiago	Francia	sal de pala alta
26/11/1665	La Mariana	Francia	sal, 710 fanegas

⁹⁵² AHA. Lg. 1860/02, Fl. 26, de 27/09/1673

⁹⁵³ Ibidem. Fl. 27 Socio de Antonio de León y Almansa en el arriendo de las salinas

24/11/1667	San Pedro	Francia	sal
21/04/1669	El Túnido	Francia	sal, 910 fanegas
23/07/1669	Nuestra Señora de la Anunciación	Francia	sal de pala alta
08/06/1670	Las Tres Marías	Francia	Sal de pala alta
15/12/1670	San Pedro	Francia	sal y aguardiente
20/10/1672	La Maria de Corque	Presa de corso	sal, 436,5 fanegas
27/09/1673	La Fortuna	Francia	Sal de pala alta
11/12/1673	La Fortuna	Francia	Sal
04/02/1675	La Fortuna	Francia	sal
05/10/1684	La Dama María de Nantes	Francia	Sal, 2460 fanegas
31/08/1690	Santa Teresa de Jesús	Portugal	Sal de pala alta, 120 Tm
18/04/1695	San Juan Bautista	Presa de corso	sal
20/07/1697	La Virgen de la Luz y San Gonzalo	Portugal	Sal. 2203 fanegas

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

Destacar de nuevo, la relación entre la importación de sal y la

exportación de frutos de la tierra con los que vuelven cargados los navíos franceses a fin de abaratar el flete, esto se produce desde la autorización de fecha 9 de Diciembre de 1641 del Consejo de la sal del Rey a los arrendadores de las salinas de Asturias y Galicia comunicada mediante carta-orden de misma fecha al gobernador del Principado de Asturias.

También la sospecha o, la certeza por parte de la Real Hacienda respecto al uso deliberado del transporte de sal como medio para la introducción de contrabando de Francia y para la saca de moneda.

10. 3 El vino de Rivadavia.

No parece probable que el grueso del comercio de vino se realizara por vía marítima, si así fuera, un producto de tan alto consumo debería dejar mayor rastro en la documentación manejada⁹⁵⁴

Conocemos los nombres de los mercaderes de vino de Rivadavia instalados en Gijón, por un poder que otorgan todos ellos a Bartolomé García Pumarino para reclamar en Oviedo la valoración que a efectos fiscales se hace de la pipa de vino blanco.⁹⁵⁵

Marcos García Soto

Matías García Argüelles

Juan de Llanos Cifuentes

Juan de Tineo Estrada

Pedro Menéndez Valdés

Cosme de Carrio Herrero

Alonso Ganera de Rendueles

Cosme Huillo

Juana Menéndez Valdés.

Son apellidos de comerciantes conocidos en la Villa, alguno como Juan de Llanos Cifuentes representante de Humberto

⁹⁵⁴ HUETZ DE LEMPS, A. “Vignobles et vins du Nord-Ousst de L’Espagne”, Burdeos, 1967, el autor calcula que a mediados del siglo XVI el 87,5 % del vino que se consume en Oviedo procede de León y la comarca del Bierzo

⁹⁵⁵ AHA. Lg. 1836/01, fl. 12 de 12/11/1661

Huybrecht de Bilbao, debió tratarse de un negocio que movía cantidades importantes de mercancía y de dinero.

Aunque no puedan extrapolarse cifras sobre el consumo, si nos puede darnos una idea de la importancia de su consumo la puja por la administración de las sisas del vino aceite y vinagre para el casco urbano de Gijón para el período 1 de Octubre 1665-1 de Noviembre 1666

(...) El remate se anunció con tambor por las calles de la villa. La subasta se inicio en los 30.000 reales de vellón en que estaba encabezada la villa y por dicho importe pujó Diego García Lavandera, Marcos García Sala, subió a 33.000 reales de vellón, Julio de Tineo Jove subió 20 RV mas y Diego García Lavandera subió otros 200 RV, y Francisco García de Tineo subió 750 reales de vellón mas, y Diego García Lavandera subió otros mil, Francisco García de Tineo ofrece 36000 RV y Diego García Lavandera sube a 37.000 reales de vellón, y Don Francisco hace la puja definitiva de 38.500 reales de vellón.⁹⁵⁶

Del envío por barco de vino de Rivadavia da testimonio Antonio Gómez González, de San Senxo que trajo desde Pontevedra en el navío “Nuestra Señora del Carmen y San Antonio“ 20 pipas de vino de Ribadavia para entregar a Ana Estrada, esposa de Antonio Blanco Bernardo, el flete más 19 reales diarios que cobra por demoras en la descarga asciende a 594 reales de plata, 25 reales de plata netos por cada una, a todas luces un flete muy alto por barrica, que pone de manifiesto la dificultad del transporte marítimo desde las Rías Bajas hacia el Este⁹⁵⁷.

Francisco García de Tineo que pujó por la recaudación de las sisas del vino en Agosto de 1665, se dedicaba al menos un año antes al negocio como mayorista de dicho producto y en Agosto

⁹⁵⁶ AHA. Lg. 1830/02, s/f. de 23/08/1665

⁹⁵⁷ AHA. Lg. 2028/02, s/f. de 29/03/1688

de 1664 recibía finiquito y carta de pago⁹⁵⁸ de 12.120 reales de vellón por la compra de 40 pipas a Diego García de Villademoros, de Luarca, el precio por pipa es de 303 reales de vellón

En el negocio, intervino también Pedro Barbachano que en Octubre de 1674 envió a Nicolás Noriega de Llanes, 15 pipas de vino a razón de 820 reales de vellón cada pipa, por lo que Noriega avalado por Francisco de Pío se obligó a pagar 9.300 reales de vellón.

El precio anterior es muy alto, más ajustado es el vino tinto de Galicia que Gregorio de Balboa vendió a Gabriel García, de Gijón, a 263 reales de vellón cada pipa de las 23 que le suministró. Como no le paga, se persona en la Villa ante el juez ordinario Don Antonio Domingo de Valdés Quiñónes para hacer la oportuna reclamación, el juez le informa que Gabriel García ha sido ahorcado en su presencia en la cárcel pública de la ciudad y sus bienes embargados por hacienda⁹⁵⁹

Por otra parte el comercio del vino y de la sidra requiere la fabricación de toneles y el suministro de duelas. Baltasar Cienfuegos, señor de Pola de Allande reclama a los toneleros de Oviedo⁹⁶⁰ a los que suministra duelas,

Antonio Guerra, Antonio Menéndez Quiros y Gonzalo García Espriella, la cantidad de 6.670 reales de vellón, por la que les da recibo en otra escritura⁹⁶¹

Otro tonelero es Juan de Oliveros, que acuerda con Juan Costales Collado y Gonzalo Collado, de Peón- Villaviciosa el suministro de 1.700 duelas de haya al precio de 11 reales de vellón cada 100 duelas.

⁹⁵⁸ AHA. Lg. 1830/01, s/f. de 10/08/1664

⁹⁵⁹ AHA. Lg. 1869/03, fl. 19-20, de 02/12/1691

⁹⁶⁰ AHA. Lg. 1818/04, s/f. de 28/06/1653

⁹⁶¹ AHA. Lg. 1818/04, s/f. de 07/08/1653

10.4 Los precios

Precios de las mercancías

fecha	mercancía	importe
05/07/1650	10 cargas de sardina	25 reales de vellón / carga
02/05/1652	salmón salado en barrica	60 reales de vellón / quintal
05/09/1654	34 cueros de Irlanda	40 reales de vellón / cuero
03/03/1655	60.000 limones	30 reales de vellón / millar
03/03/1655	140.000 naranjas	10 reales de vellón / millar
23/03/1659	82 cargas de avellana verde	43 reales de vellón / carga, puesta en Gijón, incluido alcabala, diezmo e impuestos urbanos, 750 florines, 1 florín = 5 reales de vellón
07/11/1659	135 cargas avellana verde	33 reales de vellón / carga, más 4 reales de vellón /carga por el flete Villaviciosa- Gijón
28/01/1660	4 quintales hierro forjado	189 Rpl.de a 8
27/07/1660	2 varas de paño y 1 vara de bayeta	36 reales de vellón /vara pañó y 15 reales de vellón / vara bayeta
11/11/1660	350 quintales de tabaco en hoja	6.000 reales de vellón en Holanda
08/11/1661	330 cargas avellana verde	22 reales de vellón, puestos en origen

22/04/1662	100 Quintales de Tabaco en barricas	2.000 reales de vellón
02/10/1662	150 cargas de avellana verde	44 reales de vellón puestos en origen
14/07/1664	100 fanegas de avellana en Ostende	14 reales de vellón / fanega
03/09/1664	50 cargas de avellana curada	32 reales de vellón / carga en origen
12/09/1664	100 cargas de avellana curada	30 reales de vellón / carga puesta en origen
20/09/1664	200 cargas de avellana curada	30 reales de vellón / carga en origen
26/11/1665	50.000 naranjas, 30.000 limones 100 tablas de nogal, 6.000 sardinas	6 reales de vellón / millar, 6 reales de vellón /millar, 8 reales de vellón / c/u, 3 ducados/ millar
26/01/1666	200 cueros verdes de Irlanda	3802 reales de plata
15/04/1668	1.700 duelas para barricas	11 reales de vellón / 100 duelas
13/05/1668	220.000 naranjas y 20.000 limones	10 reales de vellón /millar, 30 reales de vellón / millar
21/04/1669	100 tablas de nogal, 200 tablas nogal, 20.000 naranjas, 14.000 naranjas, 5.000 limones	10 reales de vellón /c.u , 7 reales de vellón /c.u , 20 reales de vellón /millar, 12 reales de vellón /millar, 38 reales de vellón /millar
05/10/1669	40 cargas avellana verde	30 a 22 reales de vellón y 10 a 21 reales de vellón
24/10/1669	150 cargas de avellana verde, 50 cargas de avellana seca	68 reales de vellón / carga y 75 reales de vellón / carga puestas en Gijón

26/05/1670	50 libras de cera blanca	18 reales de vellón / libra
23/10/1670	13448 libras tabaco de la Martinica en barril y 4800 libras en hojas	40 reales de vellón el quintal en barril, y 80 reales de vellón /quintal en hoja
26/02/1671	17.500 sardinas	56 reales de vellón / millar = 980 reales de vellón
18/01/1672	436,5 fanegas sal,	8 reales de vellón / fanega
07/03/1672	240 guadañas de cortar hierba	22 reales de vellón / cada una = 5.280 reales de vellón
06/05/1672	1085 libras, tabaco de Brasil	5,6 reales de vellón / libra = 6.060 reales de vellón
04/08/1672	112 cargas avellana curada	9 Rpl. doble/ carga
02/09/1672	30 cueros curtidos de Irlanda	110 reales de vellón / cada cuero
05/07/1673	59 cueros curtidos de Irlanda	6.010 reales de vellón
02/09/1673	100 cueros curtidos de Irlanda	7.724 reales de vellón 77 reales de vellón / cada cuero
10/11/1673	50 cargas de avellana	44 reales de vellón / carga puestas en el muelle de Gijón
05/10/1674	15 pipas de vino de Rivadavia	820 reales de vellón / pipa
20/11/1675	26 cueros de suela de Irlanda	106 reales de vellón / cuero

23/12/1675	20 cargas de avellana curada	106 reales de vellón
07/03/1676	200 quintales tabaco en hoja	4 reales de plata blanca
14/10/1676	Navío completo de avellana	44 reales de vellón / carga de avellana verde y 55 RV /carga de avellana curada, puestas en Gijón
25/10/1677	551 quintales bacalao curadillo	30 reales de plata/ quintal
09/02/1678	20 arrobas de curadillo	33 reales de vellón / arroba
01/03/1678	12 arrobas de curadillo	22 reales de vellón / arroba
06/03/1678	14 arrobas curadillo	23 reales de vellón / arroba
29/07/1678	11.204 libras de tabaco en polvo	1 y 3/4 de vellón /libra = 17.135 reales de vellón
02/02/1679	1 barrica de grasa de arder	19 reales de plata de 8
12/02/1679	23 arrobas curadillo	44 reales de vellón / arroba
18/03/1679	16 arrobas curadillo	44 reales de vellón / arroba
27/04/1679	3 quintales de hierro	100 reales de vellón / quintal
20/05/1679	16 varas de pelo de camello	22 reales de vellón / vara = 330 reales de vellón

19/01/1680	24 arrobas de pescado curadillo	840 reales de vellón = 35 reales de vellón / arroba
14/03/1681	36 arrobas curadillo	15 reales de vellón / arroba
16/05/1681	200 quintales hierro labrado	5.704 reales de vellón
16/05/1681	200 quintales hierro labrado	5.560 reales de vellón = 28 reales de vellón / quintal
10/08/1681	300 barricas grasa de arder	1.638 reales de plata
25/11/1681	80 cargas de avellana verde	28 reales de vellón / carga en origen
25/11/1681	80 cargas avellana	28 reales c/u
30/03/1682	26 quintales curadillo	5,5 Reales de plata /quintal
30/03/1682	chocolate en rollo	8 reales de vellón / libra
30/03/1682	3 varas y media paño de Holanda	52 reales de plata
30/03/1682	3 1/2 varas paño Inglaterra	28 reales de plata
30/03/1682	Gruesa y media de botones de seda	12 reales de plata
30/03/1682	1 onza de seda	4 reales de plata
30/03/1682	15 varas de galón de plata	6 reales de plata

30/03/1682	6 varas de bayeta	24 reales de plata, 4 reales de plata c/u
30/03/1682	3 varas de bayetilla	6 reales de plata, 2 reales de plata c/u
30/03/1682	12 varas y media pelo de camello	8 reales de plata de a 8
30/03/1682	100 quintales curadillo	2,7 reales de plata/ quintal
30/03/1682	13 varas de escarlátin	65 reales de plata de a 8,
22/01/1683	15 arrobas curadillo	12 reales de vellón/ arroba
13/09/1684	100 barricas grasa de arder	12 reales de plata de a 8/ cada barrica
21/01/1686	65 quintales pescado curadillo	13 reales de vellón c/u
09/07/1687	154 cargas de avellana	3.700 reales de vellón, 24 reales de vellón /carga
11/01/1688	5 pipas de vino de Ribadavia	120 ducados de vellón, 24 DV / pipa
05/05/1689	6 rollos de tabaco de Brasil	1.250 reales de vellón, 208 reales de vellón / rollo
17/12/1690	17 varas de bayeta	7 reales de vellón/ cada una
02/12/1691	29 pipas de vino Rivadavia	190 reales de vellón / pipa = 5.531 reales de vellón
04/01/1693	60 quintales de bacalao curadillo = 300 arrobas	2 escudos de plata /cada arroba = 600 escudos de plata

24/11/1700	420 quintales de bacalao	2,4 reales de a 8 de a 15 de reales de vellón / quintal = 1.007 reales de plata
16/08/1673	20.000 naranjas, 6.000 limones	10 reales de vellón / millar y 50 reales de vellón / millar

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

La variación de precios del pescado curadillo (bacalao) puede tener explicación en la evolución a la baja en la demanda de subsistencias en Bilbao, plaza que suministra a Asturias, y a su vez en el retroceso de los mercados de León y Medina de Rioseco que abastecieron los comerciantes del Principado. El bacalao y el salmón salado no eran productos baratos y tuvieron que resentirse en la crisis que atravesaba Castilla.

No es posible establecer la evolución de los precios en los géneros y manufacturas pero si se puede afirmar, que los expedientes del Consejo de Guerra e intervenciones de los veedores locales fueron más numerosos en los últimos veinte años del siglo, circunstancia en la que tiene que ver el conflicto con Francia de 1686 y las represalias de 1687, pero que también estaría relacionada con el aumento de la demanda.

Los llamados frutos de la tierra que incluirían además de la avellana las naranjas y limones, fueron el producto estrella de las exportaciones durante la segunda mitad del siglo. La tendencia decreciente del comercio exterior y por tanto de su demanda parece que contrarrestó la tensión inflacionista manteniendo estables los precios.

10.5 Las exportaciones

El grueso de las exportaciones, más del 90 % de las mismas, lo constituyen los frutos de la tierra, avellana, nuez, naranjas y

limones, en cantidades en absoluto despreciables ya que fueron la carga de retorno de numerosos barcos que llegaron con manufacturas a Bilbao procedentes del Norte.

Las exportaciones siguen una trayectoria paralela a la curva del tráfico total. De esto podemos deducir que el aumento o la disminución de las cantidades exportadas no depende de la coyuntura económica del Principado, si no de la evolución del tráfico internacional de mercancías de Castilla con el norte de Europa, estrechamente ligado al devenir de la política internacional.

No es éste el caso de las exportaciones de grano, importantes en los años 1652-1656, pero meramente coyunturales, responden a las hambrunas en Levante y Andalucía. El suministro a estas regiones se canalizó a través de San Sebastián junto al trigo importado del Báltico.

Respecto al grano señalar, que salvo en los años 1680 y 1690 su saca fue autorizada por el Principado, por lo que parece no debieron existir períodos de especial escasez.

10.6 Transporte de 12.000 fanegas de trigo a Sevilla.

La gran peste de mediados de siglo asoló entre 1647 y 1652 Levante y Andalucía. Se calcula que durante estos años Sevilla perdió el 25% de la población⁹⁶², al desastre se unieron malas cosechas, la hambruna, y la falta de recursos en las ciudades para la importación de trigo de Sicilia o el Báltico.

En estas circunstancias siempre surgen las oportunidades de negocio así el 22 de Agosto de 1654 Melchor Menéndez Valdés “el mozo”, Julio Jove, Marcos Menéndez Lavandera, Juan Morán y Julio Rodríguez, todos ellos vecinos de Gijón acuerdan que para poder llevar a Sevilla avellana, castaña naranja y frutos permitidos necesitan barcos de cierto porte. Como en ese

⁹⁶² LYNCH J. “Los Austrias...”, op. Cit

momento no los hay disponibles en Asturias, acuerdan darle un poder a Juan Morán para que viaje a Santander y Portugalete y flete un navío de entre 60 y 80 toneladas, para venir a cargar mercancía en Gijón y seguir viaje a Sevilla⁹⁶³

El 11 de Octubre de 1653 Antonio Conoria y Cabanos, alguacil mayor de la Santa y General Inquisición de la ciudad y Reino de León y regidor de la ciudad de Mondoñedo, recibió la orden del Rey de conducir 12.000 fanegas de trigo (850 toneladas) por mar a la ciudad de Sevilla.

(...) da provisión para conducir las libremente al puerto de Gijón sin que ninguna audiencia, justicias ó ministros puedan impedirlo, y pueda transportarlo y embarcarlo en dicha ciudad sin que se les moleste.

Le da licencia para que conduzca las 12.000 fanegas a Gijón, se obligue ante la justicia ordinaria con una fianza, y las transporte a Sevilla para la provisión y abasto de dicha ciudad. Dispone de tres meses o menos si es posible, cuando llegue debe dejar constancia de ello ante un escribano del ayuntamiento de Sevilla,

(...) no debe consentir que le impidan la conducción, o le quiten o embarguen cantidad alguna, ni consienta ningún agravio o molestia.

Asimismo manda a la justicia ordinaria de Gijón

(...) para que se le provea de cuanto fuere necesario para que sea embarcado dicho trigo.

La orden se firma en Madrid el 24 de Septiembre de 1653⁹⁶⁴

(...) las 12.000 fanegas provienen de la labranza y cosecha propia que dicho Antonio Canoira tiene en la villa de Fuentes de Ropel, y de las tercias y rentas que tiene arrendadas del Ovispado de la ciudad de León y del Dean y Cabildo de la Santa Iglesia

⁹⁶³ AHA. Lg. 1816/06, s/f. de 22/08/1654

⁹⁶⁴ AHA: Lg. 1819/01, s/f. de 11/10/1653, La orden la firman Don Diego de Riaño y Gamboa, Don Antonio de Luna, Don Francisco Ramos del Manzano, el Doctor Don Agustín del Hierro, Don Pedro de Murube y Don Miguel Fernández Noriega consejeros de Cámara del Rey.

Catedral de León que administró como suyas, lo que es conocido y notorio en la ciudad de León.

También provienen del arrendamiento de los diezmos y tercias de las villas de Mayorga, Calderas, Pajares de los Ferros, Villagonta y Toral de los Guzmanes y tiene dichas fanegas almacenadas, el trigo no es necesario para el abasto de la ciudad porque la cosecha del año anterior y la de este fueron buenas.

Para esta operación Toribio Menéndez Cifuentes, de Gijón recibe poder de Antonio Canoiras Cabanas en nombre de la Iglesia de León y del Rey, para fletar navíos y transportar las 12.000 fanegas⁹⁶⁵ a Sevilla⁹⁶⁶. Teniendo en cuenta el arqueo de los barcos disponibles en el Cantábrico se trata de fletar doce barcos que puedan cargar unas 70 toneladas cada uno.

Uno de ellos es el “Nuestra señora de la Asunción” del maestre irlandés Georg Delaid, residente en Gijón,⁹⁶⁷ acepta el flete en su nombre y en el de Valentín Morgan, su socio también irlandés residente en San Sebastián. En un plazo de quince días recibirá toda la carga de trigo que pueda transportar bajo cubierta todo lo que pueda cargar sin que peligre la seguridad del barco, cuando llegue a San Lucar de Barrameda, tendrá veinticinco días para la descarga pasados los cuales, cobrará por gastos de demora 100 reales de vellón diarios para él y la marinería. El flete es de 5 reales de vellón la fanega más una vaca en canal, una pipa de sidra para la tripulación, y cincuenta reales para el capitán como gratificación⁹⁶⁸

El mismo día Georg Delahid firma un contrato de préstamo a riesgo de quilla con Toribio Menéndez Cifuentes, este le presta

⁹⁶⁵ las fanegas son una medida de capacidad, 1 fanega = 55,5 litros, tratándose de trigo equivaldrían, a unos 70 Kg/ fanega, serían pues unas 840 toneladas de trigo

⁹⁶⁶ AHA: Lg. 1809/01, s/f. de 08/03/1654

⁹⁶⁷ AHA: Lg. 1819/01, s/f. de 13/05/1654

⁹⁶⁸ La gratificación al capitán ó al maestre es algo común, en numerosas escrituras en las que el capitán es extranjero, el termino utilizado es “por su sombrero”, tomado de la costumbre inglesa.

1.500 reales de vellón que necesita para comprar carne, cecina, legumbres y vino para el mantenimiento de la tripulación, el interés es del 40%, es decir 600 reales a pagar cuando llegue a Sevilla junto a los 1.500 reales a Don Juan de La Fuente y Carrascal vecino de la ciudad y corresponsal de Cifuentes.

De la operación, solo se ha localizado este contrato de fletamento, aunque es de suponer que serán al menos una docena los necesarios para completar el transporte.

Los precios que alcanzaba el grano en las épocas de penuria hacían rentables costes de fletes que en otras condiciones no serían asumibles. San Sebastián acaparó el tráfico de grano del Báltico transportado por holandeses que luego reenviaba al interior de Castilla junto al importado probablemente de contrabando de Francia.

En el siguiente cuadro vemos que la mayor parte de las sacas de grano van destinadas a San Sebastián. Como para ello era necesaria la previa autorización de las autoridades del Principado es de suponer que no había en dichos años escasez de escanda en Asturias. Destacar también, la figura de Domingo Martínez comerciante de granos y la de Toribio Menéndez Cifuentes que ya intervino como apoderado en el envío de las 12.000 fanegas de trigo a Sevilla.

También hay que destacar la localidad vizcaína de San Julián de Muguías, pueblo natal de numerosos maestros, muy activo junto con el asturiano Lastres en este período.

De final de siglo señalar la petición que el 5 de Agosto de 1700 hace al juez ordinario de Gijón, Don Rodrigo Menéndez Valdés, Guillermo Prosum.

Quiere que se le permita seguir viaje a Bilbao a donde se dirigía. Llegó a Gijón para guarnecerse del mal tiempo y como trae carga de grano le pidieron que vendiera parte del mismo al por menor en el puerto porque ese año la cosecha va retrasada, declara que lleva ocho días haciéndolo y solo ha vendido 100

escudos por lo que cree que la población está bien abastecida, solicita permiso para seguir viaje.

La actuación de la cofradía de pescadores el 23 de Mayo de 1679 que se detalla en las notas al pie, intentando incendiar un barco que está cargando trigo que luego arrojan al agua, no fue un hecho aislado en la serie de enfrentamientos con los mercaderes y la oligarquía local. Tal vez tratando de impedir lo inevitable, que la actividad pesquera quedase relegada a un papel secundario en el puerto.

Puede deducirse que al menos en los primeros años de esta segunda mitad del siglo los excedentes de grano fueron abundantes lo que permitió su saca en cantidades considerables.

Exportaciones de grano

fecha	mercancía	destino flete
06/03/1654	grano: 500 fanegas de escanda, trigo y maíz	San Sebastián
13/03/1654	grano: trigo, barco completo	San Lucas de Barramed - Sevilla
03/08/1654	grano: trigo 400 fanegas	San Sebastián
10/09/1654	grano: trigo, barco completo	San Sebastián
02/10/1654	grano: trigo, barco completo	San Sebastián
23/11/1654	grano: trigo, barco completo	San Sebastián
08/01/1655	grano: navío completo con trigo	San Sebastián

24/02/1655	grano: 224 fanegas de habas y 345 fanegas de trigo	San Sebastián
13/03/1655	grano: 80 fanegas de trigo, 129 fanegas de maíz, 13 y 1/2 fanegas de habas	Bilbao
01/05/1655	grano: 228 fanegas de maíz	Portugalete
08/05/1655	grano: 341 fanegas de trigo, 29 fanegas de cebada,	San Sebastián
07/03/1657	grano: maíz (mijo gordo), barco completo	Vilagarcía - San Julián de Muguías
09/12/1661	grano: 200 fanegas pan de grana (escanda)	La Coruña
14/06/1666	grano: centeno para el ejercito de Galicia	Gijón
07/04/1673	grano: 1.400 reales de vellón de maíz	Bilbao
23/05/1679	grano: trigo, barco completo	Ceuta
12/02/1686	grano	Galicia-Bilbao
14/02/1687	grano: trigo	Ámsterdam

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

El tráfico marítimo generado por las exportaciones, es decir, aquel cuyo puerto de origen es Gijón, es mucho mayor que el generado por las importaciones, aquel donde Gijón es el puerto de destino. Hablamos de número de barcos. En segundo lugar, los productos exportados se basan fundamentalmente en los llamados frutos de la tierra, avellana, nuez, naranjas y limones.

Estos productos se cargan la mayoría de las veces en barcos que llegan a Gijón de vacío, en buena lógica porque la carga que traían ya la han dejado en otro puerto.

Luis M^a Bilbao⁹⁶⁹ con relación a Bilbao dice:

*(...) por la composición del comercio de exportación e importación, por el movimiento de buques observado, con el contraste entre los pocos que entran de vacío, o al menos no pagando derechos de avería, y **los muchos que salen de vacío o sin tomar carga**, se comprueba una vez más que la balanza de mercancías del puerto bilbaíno, expresión del vasco en general, es deficitaria, lo que requería compensar su saldo con salida de numerario efectivo o con los resultados positivos de la balanza de servicios, transporte fundamentalmente.*

La situación en Asturias es la contraria a la descrita para Vizcaya porque es a los puertos del Principado, y en concreto a Gijón a donde vienen a cargar esos barcos que salen de Bilbao de vacío.

Esta es la razón por la que la mayoría de los comerciantes de Bilbao que trabajan con Asturias son holandeses, los mismos que importan los géneros y manufacturas y que al no encontrar carga de retorno o tener en el Principado mejor precio, o simplemente para que sean otros quienes paguen el viaje de vuelta, desvían el tráfico a puertos como Gijón, Villaviciosa o Ribadesella.

Los comerciantes locales se encontraron en medio de la ruta marítima, Norte de Europa- Bilbao- Asturias- Norte de Europa, y aprovechan la circunstancia. Primero suministrando la carga, después invirtiendo lo obtenido con su venta en el puerto de

⁹⁶⁹ BILBAO BILBAO Luis M^a “Comercio y transportes internacionales ...”, op. Cit. Pg. 274

destino, pagar el flete y con el sobrante cargar otra que ocupa solo una parte del barco que vuelve otra vez a Bilbao con géneros consignados al mercader holandés. Si el tráfico comercial siguió como parece este peculiar modelo, es posible que la balanza comercial presentara un saldo positivo.

Origen y destino del tráfico de mercancías a través
del puerto de Gijón

fecha	mercancía	origen	destino
19/04/1652	salmón salado	Irlanda	Gijón
02/05/1652	salmón salado	Irlanda	Gijón
10/10/1652	frutos de la tierra: nueces, avellanas	Gijón	Holanda
19/10/1652	frutos de la tierra: naranjas, limones	Ribadesella	Holanda
06/08/1653	frutos de la tierra: avellana, castaña, naranja, limón	Gijón	Waterford
06/03/1654	grano: 500 fanegas de escanda, trigo y maíz	Pravia	San Sebastián
13/03/1654	grano: barco completo con trigo	Gijón	Sevilla
13/05/1654	grano: barco completo con trigo	Gijón	Sevilla

03/08/1654	grano: barco completo con trigo	Gijón	San Sebastián
10/09/1654	grano: barco completo con trigo	Gijón	San Sebastián
02/10/1654	grano: trigo	Gijón	San Sebastián
02/10/1654	frutos de la tierra	Gijón	Edimburgo
07/10/1654	frutos de la tierra	Gijón	Bilbao
08/10/1654	frutos de la tierra: 300 cargas de avellana	Gijón	Bilbao
12/10/1654	frutos de la tierra: castaña, avellana verde, naranja, limón	Gijón	Ostende
23/11/1654	grano: barco completo con trigo	Gijón	San Sebastián
03/12/1654	mercancía varia	Gijón	Galicia-Gijón
08/01/1655	frutos de la tierra: avellanas, naranja, limón, hierro, varios	Gijón	Waterford (Irlanda)-San Sebastián
08/01/1655	grano: navío completo con trigo	Gijón	San Sebastián

10/02/1655	tabaco: 80 quintales	Bilbao	Gijón
24/02/1655	grano: 224 fanegas de habas y 345 fanegas de trigo	Gijón	San Sebastián
03/03/1655	frutos de la tierra: 70.000 naranjas y 30.000 limones	Gijón	Holanda
03/03/1655	frutos de la tierra: 70.000 naranjas y 30.000 limones	Gijón	Holanda
13/03/1655	grano: 80 fanegas de trigo, 129 fanegas de maíz, 13 y 1/2 fanegas de habas	Gijón	Bilbao
01/05/1655	grano: 228 fanegas de maíz	Gijón	Portugalete
08/05/1655	grano: 341 fanegas de trigo, 29 fanegas de cebada,	Gijón	San Sebastián
01/10/1655	frutos de la tierra: 40 cargas de avellana	Gijón	Bilbao
28/10/1655	frutos de la tierra: nuez y avellana	Gijón	Cádiz
01/11/1655	frutos de la tierra: navío completo con nuez y avellana	Gijón	Vigo - Pontevedra
16/11/1655	sardina	Gijón	San Vicente de la Barquera

08/01/1656	mercancía lícita	Gijón	Andalucía
16/01/1656	mercancía lícita	Gijón	San Sebastián
07/03/1657	grano: maíz (mijo gordo)	Gijón	San Julián de Muguías (Vizcaya)
15/08/1658	Corso, anís tabaco en hoja y azúcar	Villaviciosa	San Sebastián
23/03/1659	frutos de la tierra: 82 cargas avellana verde,	Gijón	Holanda
02/04/1659	frutos de la tierra: avellana, naranjas, limón	Gijón	Holanda
07/11/1659	frutos de la tierra: 135 cargas avellana	Villaviciosa	Gijón
15/02/1660	frutos de la tierra: avellana y nuez	Gijón	Ámsterdam
15/04/1660	frutos de la tierra	Gijón	Andalucía
13/05/1660	Madera para bajeles y hierro	Gijón	Nantes
09/04/1661	frutos de la tierra: avellana, naranjas y limones	Gijón	Nantes

12/11/1661	vino de Rivadavia	Pontevedra	Gijón
09/12/1661	grano: 200 fanegas pan de grana (escanda)	Gijón	La Coruña
07/03/1662	pescado curadillo	Bilbao	Gijón
22/04/1662	tabaco: géneros varios y 100 quintales de tabaco de Virginia en barricas y sacos	Inglaterra	Gijón
02/12/1662	frutos de la tierra: avellana, castaña	Gijón	Holanda
18/12/1662	frutos de la tierra: 200 fanegas de castañas y 300 cargas de avellana, 300 cargas de castaña y 100 de avellana	Gijón	Ámsterdam
20/12/1662	frutos de la tierra: castaña, avellana	Gijón	Holanda
22/12/1662	frutos de la tierra: barco completo con avellana, castaña, nuez	Gijón	Inglaterra
04/04/1664	frutos de la tierra: avellana	Holanda	Gijón-Holanda
12/09/1664	frutos de la tierra: avellana, limón, naranja	Gijón	Inglaterra
21/10/1664	frutos de la tierra: 280 fanegas de sal- 60 cargas de avellana, 60 fanegas de avellana, 85 cargas de avellana, 20 cargas de avellana curada	Gijón	Bayona

13/12/1664	frutos de la tierra: 100 cargas de avellana y 150 cargas de nuez	Gijón	Inglaterra
18/12/1664	frutos de la tierra: avellana	Gijón	Holanda
21/12/1664	frutos de la tierra: 400 cargas de avellana, 500 fanegas de nuez	Gijón	Londres
12/02/1665	frutos de la tierra: 450 cargas de avellana y 394 fanegas de nuez	Gijón	Londres
16/03/1665	sal- mercancía lícita	Gijón	Ostende
27/05/1665	tabaco: 1000 libras de tabaco	Bilbao	Gijón
26/06/1665	frutos de la tierra: avellana, nuez, naranja y limón (36.000 naranjas y 20.000 limones)	Gijón	Bristol
26/11/1665	frutos de la tierra: 30.000 naranjas, 50.000 limones, 6.000 sardinas, 100 tablas de nogal	Gijón	Holanda
06/02/1666	géneros diversos lícitos	San Lucar de Barrameda	Bristol-San Lucar de Barrameda
03/05/1666	mercancía lícita	Gijón	Ostende-Gijón
14/06/1666	grano: centeno para el ejercito de Galicia	Normandía	Gijón

29/07/1666	frutos de la tierra: avellana y nuez	Gijón	Betanzos
02/02/1667	frutos de la tierra: barco completo	Gijón	Ostende
08/03/1667	mercancías lícitas	Gijón	Ostende
25/09/1667	mercancías lícitas	Bilbao	Francia
24/11/1667	sal	Francia	Gijón
10/02/1668	frutos de la tierra: 200 cargas avellana verde y 100 curada	Gijón	Bilbao
13/05/1668	frutos de la tierra: 220.000 naranjas y 20.000 limones	Gijón	Holanda
09/10/1668	Mercancía y géneros	Gijón	Cork, Inglaterra
20/10/1668	frutos de la tierra: avellana, naranja, limón	Gijón	Ostende
23/07/1669	sal de pala alta	Pulien-Francia	Villaviciosa
17/10/1669	frutos de la tierra: castaña verde	Villaviciosa	Ámsterdam

20/10/1669	frutos de la tierra: 40 Toneladas	Dijon	Waterford (Irlanda)-Gijón
25/01/1670	frutos tierra: avellana, castaña, varios	Gijón	Dublin-Gijón
27/03/1670	frutos de la tierra: avellana verde	Gijón	Bilbao
08/06/1670	sal	Francia	Gijón
31/10/1670	frutos de la tierra: 25 cargas de avellana	Gijón	Bilbao
15/12/1670	sal y aguardiente	La Rochelle	Hamburgo
03/01/1671	frutos de la tierra: 25 toneladas de frutos de la tierra	Gijón	Ámsterdam
21/02/1671	frutos de la tierra: avellana seca, limones, naranja, barco completo	Gijón	Albuquerque
08/04/1671	frutos de la tierra: 40 cargas de avellana	Gijón	Holanda
06/07/1671	madera lisa de nogal	Gijón	Cádiz
14/10/1671	frutos de la tierra:	Gijón	Medelburg

01/12/1671	frutos de la tierra: avellana	Gijón	Cádiz
15/02/1672	mercancías lícitas	Gijón	Dublin-Gijón
04/08/1672	frutos de la tierra: 112 cargas de avellana	Gijón	Ostende
02/09/1672	cueros de Irlanda	Waterford	Gijón
07/04/1673	grano: 1.400 RV maíz	Gijón	Bilbao
28/05/1673	bacalao	Ámsterdam	Gijón
16/08/1673	frutos de la tierra: 20.000 naranjas y 6.000 limones	Gijón	Holanda
27/09/1673	Sal de pala alta	Francia	Villaviciosa
11/12/1673	sal	Francia	Gijón
02/03/1674	bacalao curadillo	Bilbao	Gijón
22/05/1674	frutos de la tierra: avellana, naranja, limón- varios	Gijón	Inglaterra

01/06/1674	frutos de la tierra: naranja, limón, nuez, hierro	Gijón	Inglaterra-Irlanda
07/06/1674	frutos de la tierra: avellana y nuez	Gijón	Bristol
05/12/1674	frutos de la tierra: 400 cargas de avellana	Gijón	Hesinge-Zelanda
18/01/1675	sidra	Gijón	Luarca
04/02/1675	sal	Francia	Gijón
11/11/1675	frutos de la tierra: avellana, 130 quintales de palillo de tabaco	Gijón	Bristol-Gijón
07/03/1676	tabaco: 200 quintales tabaco de Brasil en hoja	Bilbao	Gijón
02/06/1676	tabaco: 50 quintales de tabaco	Bilbao	Gijón
14/10/1676	frutos de la tierra: avellanas	Gijón	Hamburgo
10/11/1676	tabaco: 2.000 libras de tabaco de Brasil en hojas	Bilbao	Gijón
02/12/1678	frutos de la tierra: avellana	Gijón	Holanda

23/05/1679	grano: trigo	Gijón	Ceuta
19/01/1680	frutos de la tierra: nuez y avellana	Gijón	Ámsterdam
11/04/1680	frutos de la tierra: naranjas, limones nueces avellanas	Gijón	Irlanda
23/04/1680	frutos de la tierra: limones naranjas nueces	Gijón	Irlanda
03/06/1680	frutos de la tierra: naranjas limones nuez avellana y grano	Gijón	Inglaterra
30/03/1682	varios	Bilbao	Gijón
14/08/1683	frutos tierra: naranjas, limones, avellanas	Gijón	Irlanda
23/02/1684	frutos tierra	Gijón	Ámsterdam
20/03/1684	tabaco: tabaco de Brasil ²	Lisboa	Bilbao
10/04/1684	grasa de arder	Gijón	Bilbao
10/05/1684	grasa de arder	Gijón	comillas- Bilbao

22/04/1685	frutos de la tierra: naranjas limones avellanas nuez	Gijón	irlanda
31/08/1685	frutos de la tierra: hierro cebollas naranjas limones	Gijón	Bristol-Inglaterra
08/01/1686	frutos de la tierra: 636 cargas de avellana	Bilbao -Gijón	Holanda
12/02/1686	grano	Gijón	Galicia-Bilbao
19/07/1686	algalia de olor	Ámsterdam	La Coruña
07/02/1687	frutos tierra: avellana	Gijón	Francia
07/02/1687	frutos de la tierra:	Gijón	Ámsterdam
14/02/1687	grano: trigo	Pravia	Ámsterdam
22/10/1687	varios y 140 doblones de oro de a 2 escudos	Róterdam	Gijón
03/01/1688	frutos de la tierra:	Gijón	Ámsterdam
09/04/1688	Varios	Gijón	Vigo

28/04/1688	frutos de la tierra: naranjas limones nuez avellana, tablas, hierro	Gijón	Irlanda
20/09/1688	frutos de la tierra: avellanas	Gijón	Holanda
11/02/1689	queso verde salado, cueros curtidos, salmón salado,	Irlanda	Gijón
05/05/1689	tabaco: 6 rolos tabaco de Brasil	Portugal	Gijón-Bilbao
10/05/1690	lana y pellejos	Bilbao	Gijón Londres
15/08/1690	cables aparejos cañones de artillería jarcias	Gijón	Oporto
15/08/1690	varios	villaviciosa	Oporto
31/08/1690	sal	Lisboa	Gijón
05/02/1691	sardina	Ribadeo	Gijón
15/04/1691	vino pasas trigo	Málaga	Gijón
06/05/1691	tablas de roble para barcos	Gijón	Cádiz
11/10/1691	tablas de roble para barcos	Gijón	Cádiz

19/11/1691	plomo en barras y tabaco	Bristol	Bilbao
10/12/1691	sardina	Gijón	San Sebastián-Bilbao
10/12/1691	tablas de roble para barcos	Gijón	Cádiz
16/12/1691	sardina	Gijón	San Sebastián-Bilbao
16/12/1691	tablas de roble para barcos	Gijón	Cádiz
04/01/1693	bacalao curadillo	Inglaterra	Bilbao
16/04/1695	frutos de la tierra: avellanas	Villaviciosa	Holanda
18/04/1695	Sal	Francia	Gijón
07/01/1696	frutos de la tierra barco completo	Lastres	Londres
03/02/1696	hierro	Bilbao	Cádiz
10/04/1698	frutos tierra barco completo	Lastres	Irlanda-Inglaterra

10/06/1698	frutos tierra barco completo	Lastres	Irlanda- Inglaterra
04/05/1699	frutos de la tierra barco completo	Lastres	Irlanda -Inglaterra
04/10/1699	mercancías lícitas	San Sebastián	Gijón
15/02/1986	frutos de la tierra: avellana	Ribadesella	Holanda
11/05/1998	frutos tierra	lastres	Inglaterra Irlanda
05/11/1659	1.200 libras de pimienta	Bilbao	Gijón
26/01/1666	200 cueros verdes de Irlanda	Waterford	Gijón
30/10/1674	39 barricas de grasa de ballena, 76 quintales hierro	Bilbao	Gijón
02/05/1689	36 pipas de vino de Ribadavia	Pontevedra	Gijón

Fuente: elaboración propia, protocolos notariales

CONCLUSIONES

En el siglo XVII, la política económica estuvo supeditada a los intereses de la política exterior, la evolución del comercio entre el Cantábrico y el norte de Europa siguió esa pauta y no puede entenderse fuera del juego de las alianzas y enfrentamientos entre potencias con diferentes objetivos estratégicos.

A mediados de siglo, la Monarquía española firma el tratado de Münster (1648) reconociendo a la República de Holanda y pone fin a una guerra que duraba más de un siglo. Los holandeses, interesados también en frenar la política agresiva de Francia en Europa, se convierten en aliados. Sus barcos, sostendrán el comercio del norte de Europa y el Báltico con el Cantábrico, Cádiz y Levante hasta fin de siglo y abrirán el mercado español a los productos de sus colonias en las Indias orientales.

A partir de Münster (1648) y hasta fin de siglo, se sucederán los conflictos y tratados de paz con Inglaterra y Francia, represalias económicas contra súbditos extranjeros y la utilización del corso como instrumento de guerra económica. Todo ello determina el desarrollo del tráfico marítimo del Cantábrico con el norte de Europa claramente decantado a favor de los mercaderes holandeses.

La clave del tráfico marítimo de Asturias está en Bilbao, tanto en su variante internacional como en la de cabotaje. Después del declive de finales del siglo XVI y el estancamiento en la primera mitad del XVII, la guerra con Francia en 1635 provoca el cierre de la frontera terrestre a la exportación de lana y del comercio con los puertos de San Juan de Luz y Bayona. Esta circunstancia marca el fin de la hegemonía de San Sebastián y el inicio de la recuperación Vizcaína.

En pocos años, Bilbao se hace con el monopolio de la exportación de lana castellana al Norte de Europa. A las importaciones tradicionales del bacalao, tabaco y grasa de arder se unen los géneros y manufacturas europeas que, ya sin competencia posible por el colapso de los centros manufactureros castellanos entran destinadas a surtir el mercado interior, a las colonias y a Madrid transformada en capital del imperio.

Como el suministro de lana es estacional, se hace necesario disponer de carga de retorno de forma que las mercancías importadas no soporten el coste del flete de vuelta en vacío. Vino, aceite, pasas, aceitunas, jabón y cochinilla se exportan en su mayoría desde los puertos del Sur y Levante a donde también llegan los géneros de ciudades como Leiden, Harlem, Gante, York y otras.

La oferta de productos que pueden exportarse desde Bilbao es limitada. La producción de los llamados frutos de la tierra muy apreciados en los mercados de Inglaterra y Holanda, no alcanza para satisfacer la demanda de carga y como hemos visto, muchos de los barcos que llegan al puerto de Bilbao salen de vacío.

Al menos desde mediados del siglo XVII, el Principado dispone de excedentes continuos y en cantidad suficiente para que la Junta General del Principado autorice la venta de escanda a otras partes del reino y la exportación de cítricos, avellanas, castañas y nueces, los llamados frutos de la tierra.

La decisión consta en el acta del 4 de Abril de 1658 y se incorpora a las Ordenanzas Generales del Principado del año

1659, sin modificación durante el resto del siglo. La Junta General del Principado, fue muy consciente de las nuevas oportunidades que se presentaban, en el apartado VI, Art. 4º de dichas Ordenanzas Generales, insta a los jueces ordinarios con clara amenaza de pérdida de oficio, a despachar sin tardanza ni abuso en los aranceles, los barcos extranjeros dedicados al

(...) bien universal del comercio que llegan a los puertos del Principado.

Como precedente una Real orden del Consejo de la Sal de 9 de Diciembre de 1641 autorizó la exportación de frutos de la tierra en los barcos que llegaban con sal de Francia a fin de abaratar el flete.

La expansión de la agricultura del Principado en el primer cuarto del siglo XVII, se debe a la implantación masiva de nuevos cultivos como el maíz. Esto, permitió disponer de los forrajes necesarios para el desarrollo de la ganadería intensiva y esta a su vez, de los abonos para que el campo mantuviera el nivel de productividad agraria, a pesar del aumento de la superficie cultivada.

Sus dos centros urbanos de relativa importancia, Oviedo y Gijón, se salvan de la debacle sufrida por las ciudades manufactureras de Castilla porque no fabrican nada, o más exactamente, su población no depende de la fabricación de nada que suscite un especial interés en las Indias o en la Meseta.

Esto que parece consuelo de tontos no lo es, si se está en el sitio adecuado, y a partir del primer tercio de siglo, Asturias, en mitad de la cornisa cantábrica es testigo al principio y partícipe después, del flujo imparable de manufacturas lícitas e ilícitas que, ya sin competencia posible, llegan del norte de Europa destinadas al consumo interior. En especial de Madrid.

Los comerciantes que importan los productos en Bilbao, desvían los barcos al Principado a cargar mercancía para el viaje de vuelta, bien porque no la encuentran allí, o porque hacerlo les compensa económicamente.

Más de la mitad de estos comerciantes, son extranjeros con lonja y residencia en Bilbao, y casi todos de Ámsterdam a excepción de cuatro ingleses y un alemán residente en San Sebastián.

Para garantizarse el suministro, contactan con mercaderes Asturianos dedicados al comercio de cabotaje y con miembros de la aristocracia local que explotan la administración de Rentas Reales como el estanco del tabaco.

Las familias locales dedicadas hasta entonces a acaparar regimientos y la administración de estas rentas, comprendieron que su tradicional ocupación podía muy bien compaginarse con el comercio al por mayor sin menoscabo de su hidalguía, además, el pago de impuestos es siempre menos vejatorio cuando el administrador es de la familia o, uno mismo.

A unos los comerciantes de Bilbao los conocen porque compran en sus lonjas los géneros con los que mercadean por los puertos, a los asturianos arrendatarios de la explotación de las rentas del tabaco en el Principado, por suministrarles tabaco importado del Brasil y Virginia. Estos tienen los mejores contactos, los Tournalon, Huybrecht, Moll, van Dufell, Bargemon y Cia, Mendieta, etc. Su parte en el negocio consiste de momento en contratar por anticipado la compra de mercancía- frutos de la tierra- con productores o mayoristas, descargarla al costado del barco antes de diez días desde la llegada al puerto y solucionar con las autoridades locales, la mayoría parientes, el pago de los impuestos y las inspecciones de los vedores del contrabando.

La compra de cantidades importantes de mercancía no es un problema, disponen de letras de sus representados que endosan a los productores o a los receptores de rentas, para los diezmos y alcabalas presentan fianza al administrador y se liquidan posteriormente.

La escala en Gijón de barcos con destino al norte de Europa atrae la atención de mercaderes holandeses que instalan en la Villa

a sus representantes. Estos, disponen además de los contactos en Bilbao apoderados en los principales puertos de Holanda e Inglaterra.

Para allanar el camino con las autoridades locales se asocian en operaciones puntuales de exportación e importación con mercaderes de la Villa que a su vez aprovechan la oportunidad para contactar y se relacionarse con los de otros puertos.

A partir de la guerra de Devolución (1667) las operaciones de los comerciantes locales con Ámsterdam, Dunquerque, Ostende, Londres, o Waterford son frecuentes. Un factor, se ocupa en el puerto de destino de la descarga, venta, pago del 50% del flete y compra de género para su vuelta a Gijón. La independencia comercial aumenta en el último cuarto del siglo, en el que los mercaderes recurren a la financiación de hombres de negocio locales, con expediciones financiadas a riesgo de quilla.

A pesar de esto el tráfico marítimo generado por las exportaciones, es decir, aquel cuyo puerto de origen es Gijón, es mucho mayor que el generado por las importaciones, aquel donde Gijón es el puerto de destino.

Es un tráfico cautivo del bilbaíno, probablemente como todo el del Cantábrico, que al asumir una parte substancial de las importaciones genera en Vizcaya un grave desequilibrio comercial.

La situación en puertos como el de Gijón es la contraria. El tráfico de exportaciones es mayor al de las importaciones. Los productos exportados(frutos de la tierra) se compran con moneda de vellón y se venden en reales de plata en los mercados extranjeros, lo que explica el uso corriente de dicha moneda en los contratos de flete y su abundante circulación en la Villa.

El tráfico Norte-Sur, generó a su vez otro secundario de distribución Este-Oeste que unía las villas costeras mediante el cabotaje. Infinidad de embarcaciones de menor porte, recorrieron los puertos del Cantábrico, convertidos en una unidad de

mercado. En las dársenas, vendieron al menor, paños baratos ingleses, botones, medias, alfileres, cañones de escribir, tabaco del Brasil, grasa de arder, hilos, cintas de colores de Holanda y textiles fabricados a imitación de los de Milán o Nápoles con géneros de menor calidad y mejor precio.

Son frecuentes los documentos en los que el mercader ordena al maestro de una pinaza salir hacia Bilbao, vender al menor por los puertos *donde se saca mejor precio* y entregar lo que sobre a un corresponsal que le paga el flete, se hace cargo del dinero obtenido y salda la mercancía sobrante con un colega vizcaíno que lo reenvía a la meseta.

La mayoría de los expedientes por contrabando se dan en este tipo de venta, y se desarrollan de la misma manera: se inician con una denuncia que provoca la inspección del veedor y del perito, éste dictamina que parte de la mercancía es de fábrica francesa, el comerciante declara que compró el género en distintas lonjas de Bilbao en las que le aseguraron que se trataba de mercancía lícita. El resultado, es el embargo del género afectado y la autorización para proseguir con la venta del resto por los puertos de la costa. La pinaza de 20 toneladas de porte, rápida y de poco calado fue la embarcación más utilizada.

En el último cuarto del siglo XVII, el Principado de Asturias contó con todos los agentes necesarios: mercaderes, maestros, barcos, armadores, corresponsales y fuentes de financiación en moneda de plata castellana. Suficiente para mantener relaciones comerciales con puertos de Inglaterra, Irlanda, Flandes y Holanda. Mantuvo a la vez una constante y fluida relación comercial con Bilbao, cuyos mercaderes desviaron a los puertos del Principado parte de los barcos que llegaban con manufacturas del Norte en busca de carga de retorno.

BIBLIOGRAFÍA

- ADARO RUIZ Luis, “El puerto de Gijón y otros puertos asturianos”, Oviedo 1976
- ALBERDI LOMBIDE Xavier, “El premio de la plata y la devaluación del vellón en Guipúzcoa en el siglo XVII”, en, *Cuadernos de historia moderna* nº 27, 2002, Pgs. 131-170
- ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO J. “Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos”, en *Estudios del Dto. De Hª Moderna de Zaragoza*, Zaragoza, 1975, Pgs. 177-224
- ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO J. “España Flandes y el mar del Norte, (1618-1639)”, Barcelona, 1975.
- ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO J. “La guerra de Flandes, capítulo central de la historia de Europa y derrota de todos”, en, HERRERO SÁNCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana, (Coords.), *España y las 17 provincias de los Países Bajos, una revisión historiográfica, siglos XVI-XVIII*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002.

- ALBERDI LOMBIDE Xavier, “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos de víveres, siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Guipúzcoa durante la edad moderna”, en, *Itsas memoria, revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº 4, 2003, 227-258
- ALLORZA APARICIO Ángel, “El comercio francés en España y Portugal, la represalia de 1635”, en, RIBOT Luis Antonio y DE LA ROSA Luigi, (Coords.) *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, 2003
- ALLORZA APARICIO Angel, “Europa en el mercado español: mercaderes represalias y contrabando en el siglo XVII, Valladolid, 2006
- ALLORZA APARICIO Angel, “Guerra económica y comercio europeo en España, 1624- 1674, Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”, en, *Hispania*, Vol. 65, nº. 219, 2005
- ALLORZA APARICIO Angel, “La represalia de Cronwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Hª Moderna, nº 13, 2000, Pgs. 83-112
- ALVAREZ VALDES Manuel, “Los extranjeros en la historia del derecho español”, Oviedo, 1992
- ANDRES UCENDO José I. “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII”, en, *Estudia Histórica*, nº 30, 2008, Pgs. 147-190.
- ANDRES UCENDO José I. “Moneda de plata de Castilla durante la 1ª mitad del siglo XVII”, en, *Hispania* nº 202, 1999, Pgs. 533-545. ANDRES UCENDO José I. “La fiscalidad en Castilla en el siglo XVII: Los servicios de millones, 1601-1700”, Universidad del País Vasco, Servicio Editorial, Bilbao, 1999

- ANDRES UCENDO José I. “Una herencia de Felipe II, los servicios de millones en Castilla durante el siglo XVII”, en, MARTINEZ MILLAN José, (coord.), *Felipe II (1527-1598), Europa y la Monarquía Católica*, Madrid , 1998, Pgs. 53-66
- ANDRES UCENDO José I. “Finanzas y fiscalidad en Castilla en el siglo XVII: una nota sobre la inflación del vellón”, en, SAN AYAN Carmen y GARCIA GARCIA Bernardo José (Coords.), *Banca, crédito y capital: la monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos (1505-1700)*, Pgs. 377-398
- ANDRES UCENDO José I. “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII” en *Studia Histórica*, nº 30, 2008, pp.147-190
- BARREIRO MALLÓN Baudilio, “La demografía asturiana en los siglos XVI-XVIII”, en, *Historia General de Asturias*, Fasc. Nº 161-162
- BARREIRO MALLON Baudilio, “La introducción de nuevos cultivos y la evolución de la ganadería en Asturias durante la edad moderna”, en, *Congreso de historia rural, siglos XV-XIX*, Universidad Complutense de Madrid, 1984, pp. 287-318
- BARREIRO MALLON Baudilio, “El comercio asturiano comercio en los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz”, en, *Actas 2º coloquios de historia de Andalucía*, Córdoba, 1983
- BARREIRO MALLON Baudilio, “Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica”, en, *Actas de la III reunión de Historia moderna*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 61-80
- BASAS FERNÁNDEZ M. “Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de Las Damas”, en, *Hispania*, Vol. XXII, 1962.

- BASAS FERNÁNDEZ M. “Vida y fortuna de los Cortazar, caballeros ilustrados de Bilbao del siglo XVIII”, *Anuario de historia económica y social*, Enero Diciembre, 1968, pp. 403-459
- BASAS FERNANDEZ M. “El consulado de Burgos”, en, Boletín del Instituto Fernán González, 1989
- BASURTO LARRAÑAGA G, “Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII”, Bilbao, 1983.
- BENASAR Bartolomé, JACQUART J. LEBREM F, DENIS M y BLAYAN N. “Historia Moderna”, Akal, Madrid, 1980
- BENASAR Bartolomé, “La España del siglo de oro”, Crítica, Barcelona, 1983
- BERNAL Antonio, “La financiación de la carrera de indias, 1492-1824, dinero y crédito en el comercio colonial español con America”, Sevilla, 1992
- BERWICK duque de, “Memorias”, MOLAS RIVALTA Pere (Ed.) Madrid, 2007
- BILBAO BILBAO Luis M^a. “Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII, (1610-1720)”, en, *El pasado histórico de Castilla León, Actas 1^a Congreso Castilla León*, Valladolid, 1983, pp. 225-243
- BILBAO BILBAO Luis M^a. “El comercio marítimo de la villa de Bilbao en el comercio Cantábrico del siglo XVI”, en, *Bidebarrieta*, Vol. XII, 2003, pp. 225-276.
- BONEY Richard, “The French challenge to the spanish netherlands, (1635-1700)”, SANZ AYAN Carmen, (Coord.), *Banca, crédito y capital: la Monarquía Hispánica y los antiguos Países Bajos, (1505-1700)*, Fundación Carlos de Amberes, 2006, pp. 275-298.
- BRAUDEL F. “Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVII”, Madrid, 1984

- BRAVO CARO Juan Jesús, “Demografía y Economía”, en, GARCIA CARCEL Ricardo, (coord.) *Historia de España, siglos XVI y XVII*, Cátedra, Madrid, pp. 467-510
- BRAVO LOZANO Jesús, “La devaluación de 1680. Propuesta de análisis”, en, *Hispania* Vol. 53, n.º 183, 1993, pp. 115-146
- BUSTELO Francisco, “La población, del estancamiento a la recuperación”, en, JOVER ZAMORA José M^a. (Dir.) y MOLAS RIBALTA Pere, (coord.), *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*, tomo XXVIII, Madrid, 1985
- CARRASCO GONZALEZ M^a. Guadalupe, “Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)”, en, *Estudios de historia económica*, nº 35, 1996.
- CARRASCO GONZALEZ M^a Guadalupe, “Los seguros en el comercio marítimo español durante la edad moderna”, en, *Economía marítima: Actas de la XIII reunión de historia y arqueología de San Fernando*, Ayuntamiento de San Fernando, pp. 63-82
- CARRASCO GONZALEZ M^a Guadalupe, “Comerciantes y casas de negocios en Cádiz 1650-1700”, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1997
- CARRASCO VAZQUEZ J. “Contrabando, moneda y espionaje. El negocio del vellón (1606-1620)”, en, *Hispania*, 1997.
- CASADO ALONSO H. “Las colonias de mercaderes castellanos en Europa, siglos XV y XVI”, en, *Castilla y Europa, comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV, XVI*, Burgos, 1995
- CASADO ALONSO H. “El comercio internacional burgalés. En torno a algunas publicaciones extranjeras”, en, *Boletín del Instituto Fernán González*, nº 206, 1993, pp. 69-81
- CASTILLA DE SOTO Josefa, “El valimiento de D. Juan José de Austria (1677-1679)”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, nº 3, 1990, pp. 197-212

- CASTILLO A. “Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a principios del XVII”, en, *Semanario de historia social y económica*, 1967
- CASTILLO PINTADO A. “Los juros de Castilla, apogeo y fin de un instrumento de crédito”, en, *Hispania*, nº. 89, 1963, pp. 43-70
- CASTILLO PINTADO Alvaro, “El gran comercio, puerto, rutas tráfico”, en, JOVER ZAMORA José M^a. (Dir.) y MOLAS RIBALTA Pere, (coords.), *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*, tomo XXVIII, Madrid, 1985, pp. 7-30
- CASTIÑEIRA CASTRO U. M. “El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del siglo XVII”, en, *Obradoiro de historia moderna*, nº 8, 1999,
- CIPOLLA C.M, “Historia económica de la Europa preindustria”, Critica, Barcelona, 2003
- CLABERO B. “Prohibición de usura y constitución de renta”, en, *Moneda y crédito*, nº 143, pp. 110
- CONQUEST R. “The estate and comercial expansión, England in the yeards (1642-1688)”, en, *Journal of European economic history*, nº 14, 1985, pp. 155-172
- CRESPO SOLANA Ana, “El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz, (1713-1778)”, en, *Estudios de historia económica*, nº 40, 2000, pp. 7-162
- CRESPO SOLANA Ana, “Nación extranjera y cofradía de mercaderes, el rostro piadoso de la integración social”, en, VILLAR GARCIA M^a Begoña, y PEZZI CRISTÓBAL Pilar, (Dir. Cong.), en, *Los extranjeros en la España moderna. Actas del 1º congreso internacional*, Málaga
- CRESPO SOLANA Ana, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, en, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 8, 2007, pp. 45-76

- CRESPO SOLANA Ana, "Las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España Flandes y la República Holandesa, (1648-1750)", en, *España y las 17 provincias de los Países Bajos, una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*", Córdoba, 2002, pp. 443-468
- CRESPO SOLANA Ana, "La ruta de levante, Cádiz en el tráfico marítimo neerlandés con sus mercados mediterráneos y orientales en los siglos XVII y XVIII", en, *Economía marítima: Actas de los XIII encuentros de historia y arqueología de San Fernando*, 1998, Pgs. 145-154
- DIAZ-JOVE BLANCO Santiago, "La población gijonesa durante el siglo XVII y el Real privilegio de diezmas y alcabalas", en, *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, nº 146, 1995, Pgs. 475 y ss.
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, "Política y hacienda de Felipe IV", Pegaso, Madrid, 1983
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, "Crisis y decadencia de la España de los Austrias", Barcelona, 1971
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, "La población española en el siglo XVII- Prologo", en, JOVER ZAMORA José M^a. (Coord.) *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*, tomo XXIII, Madrid, 1985
- DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, "España ante la paz de los Pirineos", en, *Hispania*, nº 19, 1959.
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, "El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV", en, *Hispania*, Vol. 7, nº 27, 1947
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, "Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV", en *Hispania*, Vol. 23, nº. 89, 1963
- DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, "Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVIII y otros artículos", Diputación de Sevilla, Sevilla, 1996.

- DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Alteraciones andaluzas”, Madrid, 1973.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Los extranjeros en la sociedad del siglo XVII”, en, *Estudios de historia social de España*, Vol. 4, nº 2, 1960, pp. 1-130
- DOMINGUEZ ORTIZ Antonio, “La sociedad española del siglo XVII”, Madrid, 1963
- DOMÍNGUEZ ORTIZ Antonio, “Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII”, 1984.
- DUQUE DE MANIA, “Carlos II y su corte”, Madrid, 1911.
- EBBEB M. “Un triángulo imposible: la Corona española, el Santo Oficio y los banqueros portugueses (1627-1655)”, en, *Hispania*, Vol LVIII, nº 2, 1993, Pgs. 541-556.
- ECHEBARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “La función distribuidora de las ciudades del norte de España (finales del siglo XVI)”, en, *Mayurga* nº. 23, 1996, pp. 87-103
- ECHEBARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Economía e información en el área del mar del Norte, primera mitad del siglo XVII”, en, *Investigaciones históricas*, nº 7, 1987, pp. 27-42
- ECHEVARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Cooperación económica hispano-holandesa, 1637-1659”, en, *Hispania*, nº 187, 1994, pp. 467-504
- ECHEBARRIA BACIGALUPE Miguel Angel, “Guerra y economía en Flandes siglos XVI-XVII”, en, *Estudia histórica. Historia moderna*, nº 27, 2005
- ELLIOTT Jhon H. y DE LA PEÑA José F. “Memoriales y cartas del conde-duque de Olivares”, Madrid, 1978.
- ELLIOTT Jhon H. “Maquinaria insigne: la monarquía hispana en el reinado de Felipe II”, FEROS Antonio y GELABERT Juan, (Dir.), *España en tiempos del Quijote*, Taurus, Madrid, 2004.

- ENCISO RECIO L M. “La burguesía española en el Antiguo Régimen”, Valladolid, 1996.
- FERREIRO PORTO J. “Fuentes para el estudio de las fórmulas de crédito popular en el Antiguo Régimen”, en, *Actas de la primera jornada de metodología aplicada de las ciencias históricas*, Vol. 3 Universidad de Santiago de Compostela, 1975. pp. 768 y ss.
- FONT DE VILLANUEVA Cecilia, “La estabilización monetaria (1680-1686): Pensamiento y política económica”, en, *Estudios de historia económica*, nº 52, Banco de España, 2008.
- FORTEA JL. “Los donativos en la política fiscal de los Austrias: ¿servicio o donativo?”, en, RIBOT L. Y DE ROSA I. (Edrs.), *Pensamiento y política económica en la época moderna*, Florencia, 2000
- FUSI AZPIRUA Juan Pablo, “El arco atlántico como ámbito histórico y cultural”, en *1^{oo} Encuentro de historia de Cantabria: Actas del encuentro*, Vol. 1, Santander, 1999, pp. 93-101
- GELABERT Juan E. “Castilla convulsa, (1631-1652)”, Marcial Pons, Madrid, 2001.
- GELABERT Juan E. “La bolsa del Rey: Rey, reino y fisco en Castilla, (1598-1648)”, Crítica, Barcelona, 1997.
- GARCIA DEL PASO José, “La estabilización monetaria en Castilla bajo Carlos II”, en *Revista de historia económica: journal of iberian and american economic history*, nº 1, 2000, pp. 49-77.
- GARCIA GUERRA Elena, “Almoneda de vellón, un instrumento al servicio de la fiscalidad del estado moderno castellano”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº. 21, 1998, pp. 59-101
- GARCIA GUERRA Elena, “Las mutaciones monetarias en el siglo XVII”, en, *Cuadernos de historia moderna* nº 14, 1993, Pgs. 243-254

- GARCIA HERNAN Enrique, “Irlanda y la Monarquía Hispana: guerra, política, exilio y religión”, Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, 2002.
- GARCIA HERNAN Enrique, “Irlanda y el rey prudente”, Laberinto, Madrid, 2003.
- GARCIA HERNAN Enrique, “La cuestión irlandesa en la política imperial de Felipe II”, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2003.
- GARCIA SANZ Angel, “El sector agrario durante el siglo XVII. Depresión y reajustes”, en, JOVER ZAMORA José M^a. (Dir.) y MOLAS RIBALTA Pere (Coord.), *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*, tomo XXVIII, Madrid, 1985.
- GARCIA SANZ Angel, “Auge y decadencia en España en los siglos XVI y XVII: Economía y sociedad en Castilla”, en, *Revista de historia económica*, año 3, n^o 1, 1985, pp. 11-27
- GIRARD A. “Les e’ trangers dans le vie e’ conomique de l’espagne aux XVI, XVII, siecles”, *Annales d’histoire economique et sociales*, V, 1933, pp. 567-578
- GOMEZ ALVAREZ Ubaldo, “La sociedad tradicional asturiana”, Universidad de Oviedo, 1982
- GOMEZ- CENTURIÓN JIMÉNEZ Carlos M^a. “Bajo el signo de Sagitario, la visión europea del poder español, siglos XVI-XVII”, en, *Cuadernos de historia moderna*, n^o 16, 1998, pp. 201-238.
- GONZALES ENCISO Agustín, “La protoindustrialización en España”, en, *Revista de Historia Moderna: Journal of iberian and latin american economic history*, n^o 2, 1984, pp. 11-44
- GUIARD Y LARRAURI T. “Historia del consulado y de la casa de contratación de Bilbao y del comercio de la villa”, Bilbao, 1914

- GUIMERA Y ROMERO, D. “Puertos y sistemas portuarios, del siglo XVI al XX”, Madrid, 1996
- HERRERO GIL M^a Dolores, “De la confusión a la negación, reflexiones sobre la utilidad del contrato de riesgo”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, nº 18, 19, pp. 2005-2006
- HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “Antaño enemigos, hogaño amigos: España y Holanda después de Westfalia”, en, *Torres de Los Lujanes*, nº 37, 1998, pp. 79-118
- HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “La perduración de la cuestión irlandesa: un obstáculo en las relaciones anglo-españolas durante la segunda mitad del siglo XVII”, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía hispana, Kinsale, 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*, Universidad de Alcalá, CSIC, Madrid, 2002, pp. 401-423
- HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “La política de embargos y el contrabando de artículos de lujo en Madrid (1635-1673), sociedad cortesana y dependencia de los mercados internacionales”, en, *Hispania*, Vol. 59, nº 201, 1999.
- HERRERO SÁNCHEZ Manuel, “Las relaciones de dependencia económica entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas (1648-1680). La red consular Holandesa en los puertos españoles”, en, MOLAS RIVALTA Pere, ALVAR EZQUERRA Alfredo y BERNARDO ARES José Manuel (Coords.), *Espacios urbanos, mundos ciudadanos: España y Holanda, siglos XVI-XVIII. Actas VI coloquio hispano – Holandés de historiadores*, Barcelona, 1995, Córdoba, 1998, pp. 83-114
- HOBSBAWN Eric, “Industria e imperio. Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días”, Crítica, Barcelona, 1992.

- ISRAEL Jonathan, "Un conflicto entre imperios. España y los Países Bajos (1618-1648)", en, ELLIOT JA. (Ed.), *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona 1982, p. 193
- ISRAEL J. "La judería europea en la época del mercantilismo (1550-1750)", Cátedra, Madrid, 1992
- ISRAEL Jonathan, "La republica Holandesa y el mundo hispánico (1600-1661)", Nerea, Madrid, 1997
- JIMENEZ MORENO Agustín, "La búsqueda de la hegemonía marítima y comercial. Inglaterra en la guerra de sucesión, 1700-1715", en *Revista de historia moderna*, nº 25, 2007, Pgs.149-178
- KAMEN Henry, "España en la Europa de Luis IV", en Historia de la Europa de Luis XIV", en *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*, tomo XXVII, Madrid, 1985
- KAMEN Henry, "La España de Carlos II", Critica, Barcelona, 1981
- KLEIN P.V, "El estudio de la historia económica de Holanda", en *Revista de historia económica. Juornal of Iberian and latin american economic history*, nº 2, 1984
- LAPEYRE H, "El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II", Valladolid, 1981
- LAPEYRE H. "Contribución a l'histoire de la lettre de change en Espagne du XVI – XVIII siecles", en, *Anuario de historia social y económica*, 1968, Pgs. 107-125.
- LINCH John, "Los Austrias, (1598-1700)", Critica, 1993
- LOPEZ BELINCHON BJ. "Sacar la sustancia al reino, comercio, contrabando y conversos portugueses, (1621-1640)", en, *Hispania*, nº 209, LXI, 2001, pp. 1017-1050.
- MADRAZO Santos, "El transporte por carretera siglo XVII a XIX", TST, nº 1, 2001, pp. 31-53
- MARCOS MARTÍN Alberto, "Historia y desarrollo. El mito historiográfico de la burguesía, un apunte sobre la transición al capitalismo", en, ENCISO RECIO Luis Miguel, (coord.), *Burguesía española en la edad moderna: Actas del congreso internacional de Madrid y Soria de 1991*, Valladolid, 1996, Pgs. 15-34

- MARTÍN ACEÑA Pablo, “Los precios en Europa en los siglos XVI y XVII, estudio comparativo”, en *Revista de historia económica: Journal of iberian and latin americane economic history*, nº 10, 1992, pp. 359-395.
- MARTINEZ SHAW Carlos y OLIVA MELGAR JM, (Eds.) “El sistema atlántico español, siglos XVI-XIX”, Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 11-18.
- MARTINEZ SHAW Carlos, “Cataluña en la carrera de Indias”, Crítica, Barcelona, 1981.
- MARTINEZ SHAW Carlos, “El derecho y el mar en la España moderna”, Universidad de Granada, Granada, 1995
- MARTINEZ SHAW Carlos, “La ciudad y el mar, la ciudad marítima y sus funciones en el antiguo régimen”, en *Manuscrits*, nº 5, 1997, pp 257-278
- MARTINEZ SHAW Carlos, “Los comportamientos regionales ante el libre comercio”, en *Manuscrits, revista de historia moderna*, nº 6, 1987, pp. 75-92.
- MARTINEZ SHAW Carlos, “Economía e imperio, los establecimientos de la Real Compañía en América”, en *Anuario de estudios atlánticos*, nº 54, 2008, pp. 593-630.
- MARTINEZ VARA Tomás, “El Cantábrico y el comercio americano”, en *Manuscrits, revista de historia moderna*, nº 7, 1988.
- MEIJIDE PARDOS A, “La antigua exportación de agrios en Galicia”, Galaxia, Vigo, 1961.
- MIRALLES MARTINEZ Pedro y MOLINA PUCHE Sebastián, “Socios pero no parientes, los límites de promoción social de los comerciantes extranjeros en la Castilla moderna”, en *Hispania*, Vol. LXVII, nº 226, pp. 455-486
- MOLAS RIBALTA Pere, “La actitud económica de la burguesía”, en CREMADES GRIÑAN Carmen M^a, (coord.), *La economía de la ilustración*, 1988, pp. 88-120.

- MOLAS RIBALTA Pere, “Reactivación económica y cambios sociales en los países de la corona de Aragón”, en, JOVER ZAMORA J. (dir.) y MOLAS RIBALTA P. (coord.), *Historia de España de MENENDEZ PIDAL*” tomo XXVIII, Madrid, 1985.
- MOLAS RIBALTA Pere, “La condición social del comercio en el siglo XVII español”, SÁNCHEZ MARCOS Fernando, (Coord.), *Prácticas de historia moderna*, 1992, pp. 115-114.
- MOLAS RIBALTA Pere, “La crisis de la hegemonía francesa, (1688-1715)”, *Manual de historia moderna*, 1993, pp. 560-568.
- MÖRNER MAGNUS, “El comercio y la navegación de Suecia con la península ibérica desde el siglo XVI hasta comienzos del XIX”, en, *Comercio y navegación entre España y Suecia, siglos X-XX*, Cádiz, 2000, pp. 105-125
- MUÑOZ PEREZ J. “El mapa aduanero español”, en, *Estudios geográficos*, Vol. LXI, 1955, pp. 717-798.
- MUNCK Thomas, “La sociedad”, en, BERGUIN Joseph (Coord.), *Historia de Europa*, Oxford, pp. 62-91.
- NADAL Jordi, “Travaux recents sus l’histoire de la población espagnole XVI-XVII siecles”, en *Annales de demographie historique*, 1965, pp. 241-248.
- NAHS R.C,”La economía en el siglo XVII”, en El siglo XVII, BERGIN Joseph, (coord.), Oxford, 2001.
- OCAMPO Y SUAREZ VALDÈS Joaquín,”La economía asturiana al final del antiguo régimen. Las manufacturas (1750-1850)”, Oviedo, 1987
- OTAZU A. “Dinero y crédito siglos XVI-XIX”, en, *Primer coloquio internacional de historia económica*, Madrid, 1978.
- OTERO LANA Enrique, “El curso del Flandes español como factor de guerra económica”, en, *Studia Histórica*, nº 27, 2005, pp. 111-127.

- OTERO LANA Enrique, "Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)", Madrid, 1992.
- OTERO LANA Enrique, "Los corsarios vascos en la edad moderna", en, *Itsas, memoria*, 2006, Pgs.193-227
- PAZZIS PI CORRALES Magdalena, "Después de Kinsale: La Monarquía y el futuro de la armada española", en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía hispana, Kinsale, 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*, Universidad de Alcalá, CSIC, Madrid, 2002, pp. 205-225
- PARKER G., "Guerra y cambio económico: Los costos de la revuelta Holandesa en España y los Países Bajos (1559-1659)", Madrid, 1986, pp. 245-286
- PARRY JM. "El transporte y las rutas comerciales", en , *Historia económica de Europa*, 1998, pp. 224-324
- PALACIO ATARD V. "El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII", Madrid, 1959.
- PEREZ DE CASTRO PEREZ Ramona, "Los regidores del concejo de Gijón durante la edad moderna (siglos XVI-XIX)", Oviedo, 1998.
- PEREZ GARCIA José Manuel, "La historiografía en demografía histórica española durante la edad moderna: un estado de la cuestión", en, *Manuscripts*, nº 8, 1990, pp. 41-70.
- PEREZ MOREDA Vicente, "Alimentación, desnutrición y crecimiento económico: reflexiones sobre la obra del hambre en la historia", en, *Agricultura y sociedad*, nº 61, 1991, pp. 207-222
- PEREZ MOREDA Vicente, "Hambre y mortandad y crecimiento demográfico en las poblaciones de Europa preindustrial", en *Revista de historia económica*, nº. 6, 1988

- PERIBAÑEZ CAVEDA Daniel, “Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)”, Oviedo, 1992
- PETIT C. “La compañía mercantile bajo el regimen de las ordenanzas del consulado de Bilbao, 1737-1829”, Sevilla, 1979
- PFITER LANGANAY CH. “Ports, navires et negociants a Dunkerque 1662-1692”, Dunkerque, 1995
- PINKUS C.A. “Propery trade and universal monarchy: the ideological contest of the out- break of the second anglo-dutch war”, en, *English historical rewiev*, Vol. LVII, nº 422, 1992.
- PONS PONS Jeronia, “Las compañías de seguros marítimo en España (1650-1800)”, *Hispania*, nº 225, 2007.
- PORRES MARIJUAN M^a. Rosario, “Un impuesto singular, el diezmo señor y la sal en Araña, Siglo XVI-XIX”, en, *Hispania*, nº 225, 2007, pp. 163-208
- PORRES MARIJUAN M^a. Rosario, “Sazón de manjares y desazón de contribuyentes: la sal en la corona de Castilla en tiempos de los Austrias”, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2003.
- PRADOS DE LA ESCOSURA L. “El comercio hispano-británico en los siglos XVIII y XIX”, en, *Revista de historia económica*, nº 2, 1984,
- PRIOTTI Jean Philippe. “Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI, génesis de un crecimiento”, Bilbao, 2005
- PRIOTTI Jean Philippe, “Formación de la élite empresarial bilbaína (1560-1700)”, en, *Bidebarrieta*, nº 17, 2006, Pgs. 83-92
- PRIOTTI Jean Philippe, “Nantes y el commerce atlántique, la relation avec Bilbao aux XVI siecle”, en, *Annales de Bretagne et du pays del ouest*, 1993, pp. 265-288
- RAVINA MARTÍN M. “Participación extranjera en el comercio indiano. El seguro marítimo a finales del siglo XVII”, en, *Revista de indias*, 1983

- REGLA J. “El tratado de los Pirineos”, en, *Hispania*, 1951
- RECIO MORALES Oscar, “De nación irlandés: Percepciones socio-culturales y respuestas políticas sobre Irlanda y la comunidad irlandesa en la España del XVII””, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía hispana, Kinsale, 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*, Universidad de Alcalá, CSIC, Madrid, 2002, pp. 315-341
- REY CASTELAO Ofelia, “Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la edad moderna”, en, VILLAR GARCIA M^a Begoña y PEZI CRISTÓBAL Pilar, (Dir.), *1^a Coloquio internacional. Los extranjeros en la Edad Moderna*, Vol.2, Málaga, 2003
- RIBOT GARCIA Luis, “Las revueltas de Nápoles y Sicilia (1647-1648)”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº XI, Madrid, 1991, pp. 121-130
- RIBOT GARCIA Luis, “Italia exprimida”, PARKER Geoffrey, (Coord.), *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Crítica, Barcelona, 2006, pp. 287-327.
- RINGROSE David, “Desarrollo urbano y decadencia en la España moderna”, en *Revista de historia económica: Journal of iberian and latin american economic history*, nº 1, 1983, pp. 37-59
- RIVERAMEDINA Ana M^a, “Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya, siglos XV-XVIII”, en, *Itsas Memoria*, nº 3, 2000, pp. 131-152
- RODRIGUEZ FERNANDEZ Agustín, “El comercio de paños y lienzos en la villa de Santander en el siglo XVII”, en, *Altamira revista de estudios montañeses*, nº 50, 1992, pp. 51-66
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR Alvaro y DE LORENZO ALVAREZ Elena, “ Cartas del viaje a Asturias: cartas a Ponz”, Ediciones KRK, 2003

- RUIZ MARTIN Felipe, “Evolución económica de España “, en, *España: Reflexiones sobre el ser de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1994
- RUIZ MARTÍN Felipe, “Pequeño capitalismo y gran capitalismo”, Barcelona, 1990.
- RUIZ MARTÍN Felipe, “Crédito y banca, comercio y transportes en la etapa del capitalismo mercantil”, en, *Actas de las primeras jornadas de metodología aplicada de las ciencias históricas, Vol. n°3, Economía y Demografía*, Universidad de Santiago de Compostela, 1975, pp. 735 y ss.
- RUIZ RODRIGUEZ José Ignacio, “Estructura y recaudación del servicio de Millones”, en *Hispania*, n°. 82, 1992, pp. 1073-1088
- SAAVEDRA VAZQUEZ M^a del Carmen, “Los exilados irlandeses””, en, GARCIA HERNAN Enrique, BUNES Miguel Angel, RECIO MORALES Oscar y GARCIA GARCIA Bernardo, (Eds.), *Irlanda y la Monarquía hispana, Kinsale, 1601-2001. Guerra, Política, Exilio y Religión*, Universidad de Alcalá, CSIC, Madrid, 2002, pp. 113-137
- SAN JOSE MEDIAVILLA Angel, “ Dos siglos de comercio, transporte y negocio en una ciudad portuaria, Santander (1753-1959)”, en, *Altamira, revista del centro de estudios montañeses*, n° 67, 2005, pp. 65-90.
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “Arbitrismo y reforma monetaria en tiempos de Carlos II”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, tomo V, 1992, pp. 135-176
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “Bilbao y el comercio de importación anglo holandés durante la guerra de reuniones”, en, *Historia y perspectivas de Investigación*, Extremadura, 2002, pp. 269-278
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “La política repobladora del reinado de Carlos II, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, H^a. Moderna, Vol. X, 1990, pp. 213-233.

- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “El comercio holandés en la Bahía de Cádiz en 1684”, en, RIBOT J.A y DE LA ROSA Luigi (coords.), *Naves, Puertos e Itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003, pp.163-195
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “La política repobladora del reinado de Carlos II, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Hª. Moderna, tono X, 1990, pp. 213-233
- SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “El impacto de la independencia de Portugal en la hacienda castellana”, en, *Primeras jornadas de historia moderna y contemporánea*, Lisboa, 1983.
- SÁNCHEZ BELEN Juan Antonio, “Las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante la regencia de Doña Mariana de Austria”, en, *Studia Histórica*, nº 20, 1999, pp.137-172
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio y RAMOS MEDINA Mª: Dolores, “La junta de represalia de 1667 y los mercaderes franceses en España”, en *Actas de la III Reunión científica de Hª Moderna. Asociación española de historia*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp.245-260
- SANCHEZ BELEN Juan Antonio, “El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de Mariana de Austria”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV Hª Moderna, Vol. 9, 1996, pp.267-321
- SANZ AYAN Carmen, “Las redes financieras franco-holandesas y la lana en el transito del siglo XVII al XVIII”, GONZALEZ ENCISO Agustín, (coord.), *El negocio de la lana en España, (1650-1850)*, Ediciones Universidad de Navarra, 2001, pp. 77-108.
- SANZ AYAN Carmen, “Los banqueros de Carlos II”, Universidad de Valladolid, 1989.
- SANZ AYAN Carmen, “Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimiento de pertrechos navales de la monarquía hispánica en el siglo XVII”, en, *Hispania, revista española de historia*, nº 182, 1992, pp. 915-945.

- SANZ AYAN Carmen, “ La figura de los arrendadores de rentas en la segunda mitad del XVII: Las rentas de la lana y sus arrendadores”, en, *Hispania*, nº. 165, 1987, pp. 203-224.
- SANZ AYAN Carmen, “Francisco Centani, un hombre de negocios del siglo XVII”, en, *Moneda y crédito*, nº 173, 1985, pp. 203-224
- SANZO Carmen M^a. “La población de Asturias en los siglos XVII-XIX. Los registros parroquiales”, en, *La economía española al final del Antiguo Régimen, Agricultura*, Alianza Universidad, Madrid, 1982, pp. 258-348
- STOLS Eddy, “Gustos y disgustos en la confrontación y el intercambio alimenticio entre España y Flandes siglos XVI-XVII”, en, HERRERO SÁNCHEZ Manuel y CRESPO SOLANA Ana, (Coords.), *España y las 17 provincias de los Países Bajos: una revisión historiográfica, siglos XVI-XVII*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002
- SURELA CARRION JL. “Las doctrinas fiscales de Jacinto Alcaraz y Francisco Centani”, en, *Anales de economía*, nº 24, 1945.
- VALLADARES Rafael, “Historia atlántica y ruptura ibérica: un ensayo bibliográfico”, Parker Geoffrey, (coord.), *La crisis de la monarquía de Felipe IV*, Crítica, Barcelona, 2006, pp. 327-351
- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael, “El tratado de Paz de los Pirineos: Una revisión historiográfica”, en, *Espacio, Tiempo y Forma*, nº 2, 1989, 125-139
- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael, “Enjuiciar la expansión: sobre España proyecto inacabado de A.M. Bernal”, en, *Revista de Occidente* nº 300, 2006, pp. 194-198
- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael, “Portugal y el fin de la hegemonía hispánica”, en, *Hispania LVI*, 1996, pp. 191-236

- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael,” Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668)”, en, *Cuadernos de historia moderna*, nº 14, pp. 151-172
- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael,” Lana y Plata: El arbitrio de Gil Van Halbec en vísperas de la suspensión de pagos de 1647”, en, *Investigaciones Históricas. Epoca moderna y contemporánea*, nº 13, 1993, pp. 131-154
- VALLADARES FERNÁNDEZ Rafael, “La rebelión de Portugal. Guerra, conflicto y poder en la Monarquía Hispánica (1640-1680)”, Valladolid 1998.
- VALLADARES FERNANDEZ Rafael,” Portugal y la Monarquía Hispánica (1580 - 1668)”, Valladolid, 2002
- VAZQUEZ DE PRADA V. “Protocolos notariales e historia económica, crédito, comercio e industria”, en, *Actas del 2º coloquio de metodología histórica aplicada*, Santiago de Compostela, 1984.
- WALLERSTEIN Inmanuél, “El moderno sistema mundial, el mercantilismo y la consolidación de la economía mundo Europea, (1600-1750)”, Siglo XXI de España, Madrid, 1984.
- ZABALA URIARTE Aingeru, “Comercio y tráfico marítimo en el norte de España en el siglo XVIII”, Zarauz, 1983
- ZABALA URIARTE Aingeru, “El consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII”, en, *Itsas, memoria*, nº 4, 2003, pp. 297-311
- ZABALA URIARTE Aingeru, “El estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación, en el comercio cantábrico de la edad moderna “, en, *Obradoiro de historia moderna*, nº 17, 2008, pp. 113-153
- ZABALA URIARTE Aingeru, “El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII”, en, *Población y sociedad en la España Cantábrica del siglo XVII*, Santander, 1985

- ZABALA URIARTE Aingeru, “Rutas y puertos en el comercio Cantábrico del siglo XVII”, en, RIBOT Luis A. Y DE LA ROSA Luigi, (coords.), *Naves, Puertos e Itinerarios marítimos en la época moderna*, 2003, pp.127-184
- ZABALA URIARTE Aingeru, “La guerra de sucesión en el mar Cantábrico”, en, *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, San Sebastián, 2006, pp. 325-356
- ZABALA URIARTE A. “Los holandeses en Bilbao: la reconstrucción de la comunidad tras el tratado de Münster”, en, *Bidebarrieta*, 2006, pp. 147-185
- ZABALA URIARTE A. “Notas sobre el cabotaje vasco en el siglo XVIII”, en, *Ernaroa*, nº 1, 1985.

FUENTES MANUSCRITAS

1º - ARCHIVOS PROVINCIALES

Archivo Histórico de Asturias

DE LA FE PUBLICA

Partido de Gijón

Escribano:

ALVAREZ LAVIADA Juan

Legajo: 1824/04-10. 1825/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08

ALVAREZ PONDAL Antonio

Legajo: 1860/01, 02, 3. 1861/01, 02, 03, 04. 1862/01,02.
1862. 1863. 1864

ALVAREZ SALCEDO Pedro

Legajo: 1853/01, 02, 03, 04

ALVAREZ VALDES Antonio

Legajo:1891/01,02,03,04,05,06,07,08,09,10,11. 1892/01, 02,
03, 04,0 5, 05, 07

BLANCO VALDES Antonio

Legajo:1902/ 01,02,03,04,05,06,07,08,09,10,11

CADRECHA SOMONTE Juan

Legajo: 1814/01,02. 1815/01

CARRIO LAVANDERA Julián

Legajo: 1826/06, 07, 08. 1827/01, 02, 03, 04. 1828/01, 02, 03, 4

COSTALES BERNARDO Jerónimo

Legajo: 1873/01, 02, 03, 04, 05, 06

DIAZ MENÉNDEZ VALDES Mateo

Legajo: 1899/01,02

GARCIA ARIAS Antonio

Legajo: 2198/01, 02, 03, 04

GARCIA ARGÜELLES Domingo

Legajo: 1865/01, 02, 03, 04

GARCIA JOVE Francisco

Legajo: 1816/04, 05, 07. 1817/03, 05. 1818/01, 02, 03, 04, 05. 1653. 1657

GARCIA VALDES Santos

Legajo: 2028/01,02

HEVIA Toribio

Legajo: 1823/19, 21, 22

HOR de Juan

Legajo: 1894/10,11,12,13,14,

LLANOS CIFUENTES Marcos

Legajo:1836/01,02.1837/01,02.1838/01,02,03.1839/01,02,
03.1840/01,02,03.1841/01,02, 03,04,05,06. 1842/01, 02, 03, 04,
05, 06, 07, 08, 09, 10

MORAN RIBERA Toribio

Legajo: 1903

MENÉNDEZ MORAN Toribio

Legajo: 1821/02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11.
1822/01,02,03,04,05,06.

1823/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09,

MENÉNDEZ VALLE Toribio

Legajo: 1829/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09,10, 11. 1830/01,
02, 03, 04, 05

1831/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08

MENÉNDEZ VALDES Felipe

Legajo: 1903 **MENÉNDEZ VALDES Jordán**

Legajo: 1854/01, 02, 03. 1855/01, 02, 03, 04, 05. 1856/01, 02, 03, 04
1857/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07. 1858/01, 02, 03, 04. 1859/01, 02, 03, 04, 05

MENÉNDEZ VALDES Julian

Legajo: 1851/01, 02, 03,

PALACIO ARGÜELLES Francisco

Legajo: 1875, 1876, 1877, 1878/01, 02, 03, 04. 1879, 1880, 1881

PIEDRA de la Nicolas

Legajo: 1854/04

RIVERA QUIROS Toribio

Legajo: 1832/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07. 1833/01-14. 1834/01-15
1835/01, 02, 03, 04, 05, 06, 07

SALA VALDES Felipe

Legajo: 1865/06,07. 1866/01, 02, 03, 04, 05. 1867/01, 02, 03, 04
1868/01, 02, 03, 04. 1869/01, 02, 03, 04, 05, 06. 1870/01, 02, 03, 04, 05

SÁNCHEZ CIFUENTES Alonso

Legajo: 1853/05, 06, 07, 08, 09

SÁNCHEZ CIFUENTES Domingo

Legajo: 1851/04, 05, 06, 07, 08, 09. 1852

SÁNCHEZ CIFUENTES Lorenzo

Legajo: 1872/01, 02, 03, 04, 05, 06. 1873. 2028/01,02

TINEO ESTRADA Juan

Legajo: 1803/01,02,03,04,05,06,07,08,09,10,11,12

VIGIL SOLIS Toribio

Legajo: 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850

VIGIL VALDES Juan

Legajo: 1807/06. 1808/01, 02, 03. 1809 /01, 02, 03, 04, 05, 06

VALDES LAVANDERA Domingo

Legajo: 1888/01, 2, 03, 04, 05, 06, 07,08. 1889, 1890

VALDES LEON Luis

Legajo: 2296/62,63

VALDES LLANOS Fernando

Legajo: 1887/01, 02, 03, 04, 05

VALDES LLANOS Juan

Legajo: 1824/01, 02, 03

VALDES de Melchor

Legajo: 1811/03, 04, 05, 06, 07, 08

VALDES de Diego

Legajo: 1820/ 01-16

VIGIL SOLIS Antonio

Legajo: 1899/01,02,03,04,05,06,07,08,09,10

Partido de Avilés:

Escribano:

CARREÑO BANGO Francisco

Legajo: 172

CUERVO ARANGO Fernando

Legajo: 73/12,13. 74/01,02

FERNÁNDEZ VILLA DELREY CIFUENTES Martín

Legajo: 164, 165, 166.

GARCIA BUSTO Juan

Legajo: 87/07,08, 09,10, 11

GARCIA POLA Andres

Legajo: 76/06, 07, 08

GONZALEZ PONDAL Miguel

Legajo: 50/08, 09,10

INCLAN VALDES de Fernando

Legajo: 138,139

MENÉNDEZ BANGO Antonio

Legajo: 144, 145, 146

MENÉNDEZ DE CAMINA Juan

Legajo: 120, 121, 122

MENÉNDEZ VALDES Pedro

Legajo: 155, 156

MIERES CUERVO Rodrigo

Legajo: 126, 127

PRADA CASCOS Miguel

Legajo: 142

PRENDES SOLIS Jacinto

Legajo: 81

VALDES ARANGO Alvaro

Legajo: 115, 137

Partido de Villaviciosa:

Escribano:

PINIELLA JOVE Juan

Legajo: 1479/01,02

Partido de Colunga:

Escribano:

DIEGO ALVAREZ Antonio

Legajo: 1258

GONZALEZ ALVAREZ Alonso

Legajo: 1265

LORIAN de Fernando

Legajo: 1273

RIBAS ESTRADA Toribio

Legajo: 1258

Libros de actas y de documentos de la Junta General y Diputaciones del Principado, Comisión provincial, Comisión de gobierno, y de otras comisiones y organismos.

Actas de la Junta General del Principado y Diputaciones

Libro nº 78: (1594-1636)

Libro nº 79: (1640-1655)

Libro nº 81: (1668-1671)
Libro nº 82: (1671-1674)
Libro nº 83: (1675-1678)
Libro nº 84: (1686- 1692)
Libro nº 85 (1692-1693)
Libro nº 86: (1693-1695)
Libro nº 87: (1695-1700)

Libro nº2: Ordenes, cartas y provisiones del Consejo y Contaduría Mayor de Hacienda sobre encabezamiento y alcabalas y otras Rentas Reales (1543-1741)

Libro nº 3: Cédulas, Reales Provisiones, Ordenes y Cartas- Ordenes de gobierno sobre diferentes asuntos (1612-1700)

Libro nº 4: Cédulas y Reales Ordenes expedidas sobreajuste de paces, declaración de guerra, trato y comercio con otras naciones, introducción de monedas y mercaderías y otras relativas a preservar el Reino del mal contagioso padecido en Hamburgo y otras ciudades (1626-1714)

Libro nº7: Reales Ordenes: Instrucciones sobre el curso, corsistas (1641-1713)

Libro nº 8: Ordenes, Cartas Ordenes y Provisiones de su Majestad y del Consejo de Hacienda sobre introducción de sal, aumento de su precio, imposición de arbitrios sobre ella y otras tocantes al mismo ramo, (1641-1740)

Archivo Ayuntamiento de Avilés

Padrones de distinción de estados

Legajo: 17, años (1635-1698)

Legajo: 18, años (1704-1744)

Remates de consumo

Caja Nº 4, Caja Nº 3, Caja Nº 5

Libros de acuerdos municipales

Libros 18 al 25

Alcaldes de Avilés

Legajo: 41, 13

Archivo Municipal de Gijón

Libros de acuerdos municipales

años (1680-1700)

2-FUENTESMANUSCRITASARCHIVOSNACIONALES

Archivo General de Simancas

Estado – Francia

Legajo: 1655

Estado – Inglaterra

Legajo: 2981, Oviedo represalias a ingleses (1656-1661)

Dirección General de Rentas (marina)

Legajo: 335, 378

Chancillería sección 2ª, Simancas

Contaduría del sueldo. Segunda serie

Contrabando

Legajo: 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123

Traslado de títulos

Legajo: 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134,
135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142

Comisiones y Cédulas

Legajo: 143, 144, 145, 146, 147, 148

Represalias de Franceses

Legajo: 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159,
160, 161

Este libro se terminó de imprimir
en Sevilla durante el mes de marzo de 2013

