

## EL COMERCIO MARITIMO DE BAIONA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVI<sup>1</sup>

*María del Carmen Saavedra Vázquez*  
*Universidade de Santiago de Compostela*

**RESUMEN.** Este artículo tiene como objetivo el acercamiento a Baiona y su comercio en la segunda mitad del Quinientos, una localidad caracterizada por una importante actividad mercantil y su condición privilegiada, al tratarse de uno de los dos únicos puertos gallegos autorizados a actuar como centro de contratación extranjera en el reino. De ahí que el análisis se haya centrado en el comercio marítimo y en la posición alcanzada por los extranjeros en el entramado comercial de la villa. Utilizando como principales recursos archivísticos los protocolos notariales, algunas fuentes fiscales y las actas municipales conservadas, el trabajo trata de ahondar en tres cuestiones fundamentales: la regulación de la actividad mercantil en el ámbito local, las características de los tráficos marítimos y las manifestaciones fiscales de la coyuntura comercial baionesa.

*Palabras clave:* comercio marítimo, mercaderes extranjeros, Galicia, siglo XVI.

**ABSTRACT.** This essay has as objective the approach to the commerce of Baiona in second half of the 16<sup>th</sup> century, a locality characterized by its important mercantile activity and its privileged condition, when being one of both Galician ports authorized to act like center of foreign hiring in the kingdom. For that reason the analysis is centered in the marine commerce and the position of the foreigners in the local commercial framework. Using like main archive resources the notarial protocols, some fiscal sources and the municipal acts of the time, the article review three fundamental questions: the regulation of the mercantile activity in the local scope, the characteristics of the marine traffics and the fiscal manifestations of the Baiona's commercial conjuncture.

*Keywords:* marine trade, foreign merchants, Galicia, 16th century.

---

1 Trabajo realizado en el marco del proyecto de investigación HUM2005-06645 financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia.

NUESTRA contribución al I Seminario de la revista *Obradoiro de Historia Moderna* se plantea como una aproximación a un tema complejo y que para ser abordado en su integridad requeriría una investigación monográfica que hiciese posible el análisis de la actividad comercial de Baiona en su conjunto y de las relaciones establecidas entre el comercio y la producción local<sup>2</sup>. En este caso razones de espacio y de estado de la investigación nos han llevado a limitar los objetivos y a centrar la atención en dos cuestiones clave: las características del tráfico marítimo y la posición de los extranjeros en el entramado comercial de la villa. Esta selección se justifica por tratarse de dos aspectos fundamentales en la realidad mercantil de la localidad, además de disponer de una apoyatura documental suficiente para ofrecer una panorámica genérica.

Aunque la atención prestada al gran comercio suponga incidir en el aspecto más sobresaliente del tráfico baionés, cabe subrayar que se trata de una temática muy poco investigada hasta la fecha. Tal afirmación no resulta sorprendente si consideramos la particular evolución de la historiografía gallega, cuya insistencia en el carácter rural y autárquico de la región ha favorecido el abandono de la investigación en materias de comercio. Bien es verdad que el florecimiento de los núcleos costeros en el transcurso del siglo XVI ha sido cumplidamente resaltado por la bibliografía especializada<sup>3</sup>, pero la falta de estudios monográficos al respecto sigue resultando notoria. En el caso concreto de Baiona la escasez de investigaciones podría considerarse fruto de dos realidades confluyentes: por una parte, la escasez de investigaciones referidas a la situación de Galicia en el siglo XVI, y por la otra, la menor atención prestada a la Galicia meridional con respecto a la Galicia norteña. De ahí que su historiografía se asiente sobre un reducido número de obras de eruditos locales<sup>4</sup>, sin que dispongamos de ninguna monografía reciente al respecto<sup>5</sup>. Incluso la lista de artículos y otros

---

2 Aunque los principales especialistas en la materia llevan años insistiendo en la necesidad de impulsar este modelo de análisis, en la práctica producción y comercio suelen presentarse como realidades disociadas. Sobre éste y otros problemas inherentes a la investigación en materia comercial sigue resultando útil la lectura del trabajo de BERNAL, A.M. y GARCÍA-BAQUERO, A.: *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976.

3 SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P., "La Galicia del Antiguo Régimen. Economía y sociedad", *Galicia. Historia*, Tomo III, A Coruña, Hércules de Ediciones, A Coruña, pp. 116-128.

4 AVILA Y LA CUEVA, F.: *Historia civil y eclesiástica de la ciudad de Tuy y su obispado*, Tui, 1852 (edición facsimilar, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 1995); SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U.: *Bayona antigua y moderna*, Madrid, 1902; RAMOS GONZÁLEZ, H.: *Crónicas Históricas de la villa de Bayona*, Madrid, 1925.

5 Si contamos con una obra de gran interés por reunir gran cantidad de documentación inédita, aunque su estudio exige un tratamiento en profundidad que en buena medida está por hacer. Vid. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI. Estudio histórico y colección diplomática*, Santiago de Compostela, 1995.

trabajos de menor entidad publicados sobre la localidad es limitada<sup>6</sup>, destacando con relación al tema que nos ocupa un artículo de Juan Juega sobre el papel de Baiona en la Carrera de Indias que se publicó en 1989 y constituye el mejor referente disponible a día de hoy<sup>7</sup>. En tales condiciones resulta evidente que son muchas las cuestiones pendientes de resolver y cabe esperar que en los próximos años podamos completar y matizar los resultados que ahora se avanzan.

Nuestro interés hacia el tema del comercio baionés es consecuencia de la combinación de anteriores y muy diversas investigaciones, básicamente las representadas por tres grandes líneas de trabajo. En primer lugar, el estudio de las relaciones hispano-inglesas en las últimas décadas del siglo XVI, una realidad que enmarca buena parte de nuestra tesis doctoral<sup>8</sup>; en segundo término, las relaciones con Irlanda y las características de la comunidad irlandesa asentada en Galicia durante la Primera Edad Moderna, asunto al que hemos dedicado varios artículos centrados en la colonia coruñesa<sup>9</sup>, y finalmente, la situación de Baiona en el Quinientos, una temática abordada muy recientemente desde la perspectiva de la organización militar, para ahondar en el origen y características del presidio de la villa<sup>10</sup>.

Con tales antecedentes, el acercamiento al tema del comercio marítimo de Baiona en el siglo XVI puede considerarse una apuesta por integrar la variable comercial en un análisis más amplio y de raíz esencialmente política. No podemos obviar, a estos efectos, que la evolución de la actividad mercantil en este período se encontraba íntimamente ligada a la coyuntura política, en tanto que las posibilidades de intercambio estaban condicionadas por las relaciones diplomáticas y la guerra económica iba a convertirse en una vertiente fundamental del enfrentamiento entre los países occidentales<sup>11</sup>.

---

6 BARREIRO, M.: *2000 años de historia del castillo de Monte Real*, Vigo, 1966; GARCÍA GARCÍA, M.: "Caracteres de la evolución demográfica de la Villa de Baiona y su entorno rural (siglos XVI-XIX)", *Obradoiro de historia moderna*, 3 (1994), pp. 9-27.

7 JUEGA PUIG, J.: "Baiona en la Carrera de Indias", *Pontevedra. Revista de Estudios Provinciais*, 5 (1989), pp. 171-188.

8 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: *Galicia en el Camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica*, Sada-A Coruña, 1996.

9 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: "La participación de Galicia en el socorro de Irlanda y la comunidad irlandesa de La Coruña" en GARCÍA HERNÁN, E; BUNES, M.A.; RECIO MORALES, O. y GARCÍA GARCÍA, B. (Eds.): *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra política, exilio y religión*, Madrid, 2002, pp. 113-136 y "La comunidad irlandesa de A Coruña, 1580-1640" en ROMANÍ, M. y NOVÓA, A. (Eds.): *Homenaje a José García Oro*, Santiago de Compostela, 2002, pp. 315-330.

10 SAAVEDRA VÁZQUEZ, MC.: "Una aproximación al origen y características del presidio de Baiona", en PÉREZ GARCÍA, J. y LÓPEZ DÍAZ, M.: *Cuadernos Feijonianos de historia moderna III*, Ourense, 2006, pp. 133-181.

11 Tal y como certifica la monografía ya clásica de GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988 y las investiga-

La base documental que nos sirve de apoyo se ha constituido con el aporte de fuentes de carácter general, regionales y locales. Entre las primeras figuran varias secciones del Archivo General de Simancas, algunas como *Contadurías Generales* o *Expedientes de Hacienda* que han sido objeto de búsquedas específicas, y otras como *Guerra Antigua*, *Cámara de Castilla* y *Consejo Real* de las que se han entresacado noticias referidas a Baiona. En el ámbito regional, el Archivo del Reino de Galicia proporciona también algunas informaciones de interés, en concreto una decena de pleitos interpuestos ante la Real Audiencia por el concejo baionés que se conservan en la sección de *Vecinos*. Por último, cabría referirse a las fuentes locales, entre las que se incluyen actas municipales<sup>12</sup>, protocolos notariales y libros parroquiales, documentos convertidos en piedra angular de este artículo, como suele ser habitual en la mayor parte de las investigaciones al uso. Ciertamente es que en el caso de Baiona el recurso a la documentación local se presenta bastante problemático debido a la carencia de registros portuarios y al carácter fragmentario de los fondos<sup>13</sup>.

Esta última circunstancia dificulta especialmente la consulta de los documentos notariales al impedir el recurso al muestreo. Como resultado de ello hemos procedido a la recogida aleatoria de diversos tipos de escrituras hasta reunir 224 documentos, los más numerosos bajo la forma de obligaciones (126), fletamientos (83) y poderes (45). En un principio esperábamos recoger únicamente fletamientos por tratarse de las escrituras más idóneas para el acercamiento a los problemas del comercio marítimo<sup>14</sup>, sin

---

ciones del profesor Gelabert. Vid. por ejemplo GELABERT GONZÁLEZ, J.E.: “Comercio, guerra y paz en los puertos atlánticos (1598-1609)”, en FORTEA, J.I. y GELABERT, J.E. (Dir.): *La Ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, 2006, pp. 281-300, y del mismo autor: “Entre “embargo general” y “libre comercio”. Las relaciones mercantiles entre Francia y España de 1598 a 1609”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 16 (2007), pp. 65-90.

12 Las actas municipales han sido objeto de una edición reciente. Vid. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor en sus documentos. Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, 2003.

13 En el caso de las actas municipales se conservan datos para los periodos 1542/45; 1561/64; 1578/81 y 1592/93, de modo que el siglo se salda con registros de tan solo 14 años. Con respecto a los protocolos notariales, en el Archivo Histórico Provincial de Pontevedra se conserva documentación de 12 escribanos que trabajaron en el siglo XVI, aunque el de mayor volumen conserva protocolos de una decena de años y no todos son susceptibles de consulta. Se trata de un fondo muy problemático, que pese a iniciarse en 1543 apenas proporciona información sobre la década central del siglo y escamotea muchos datos de la siguiente. Por lo que se refiere a las actas parroquiales que se conservan en el Archivo Diocesano de Tui, el primer libro de bautismos no se inicia hasta 1586, el de matrimonios hasta 1585 y en cuanto a las defunciones se conservan algunas partidas sueltas de los años noventa. En su conjunto se trata de registros irregulares, con lagunas de varios meses e incluso años.

14 A título de ejemplo vid. MARTÍNEZ GIJÓN, J.: “La práctica del fletamiento de mercancías con las Indias (siglo XVI)”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 10 (1983), pp. 119-153 y VÁZQUEZ DE PRADA, V.: “Protocolos notariales e historia económica: crédito, comercio, industria”, en *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La Documentación Notarial y la Historia*, Santiago de Compostela, 1984, Vol. II, pp. 189-218.

embargo, su limitada presencia en los protocolos baioneses nos ha llevado a ampliar los criterios de búsqueda y a recoger junto a fletamientos de españoles y extranjeros todo tipo de escrituras protagonizadas por estos últimos. Considerando que muchas de las operaciones mercantiles de la época no se registraban<sup>15</sup>, esta relativa escasez de fletamientos no resulta demasiado sorprendente; en contrapartida, la información complementaria proporcionada por los demás documentos se ha revelado especialmente valiosa. De este modo determinadas escrituras, como fianzas, préstamos o giros han contribuido a perfilar mejor el funcionamiento de los circuitos comerciales que abastecían a Baiona y las relaciones entre mercaderes foráneos y nativos.

## 1. La regulación de la actividad mercantil

De todos los aspectos que rodean al comercio de la villa en la época moderna, éste es el mejor conocido y el más ampliamente desarrollado por los historiadores locales, quienes desde siempre se han mostrado muy interesados en ahondar en la legislación para resaltar los privilegios concedidos a la localidad por sucesivos monarcas castellanos. Al margen de tal consideración, justo es reconocer que los condicionantes derivados de la condición privilegiada del puerto de Baiona constituyen un punto de partida ineludible a la hora de analizar la situación de sus tráficos. No en vano éste y el de A Coruña eran los únicos autorizados a la carga y descarga de mercancías extranjeras en el reino de Galicia. Dicho privilegio se remonta al 10 de febrero de 1425, en tiempos de Juan II, y sería confirmado por sus descendientes en diversas ocasiones a lo largo de las siguientes décadas.

No iba a ser la única manifestación de apoyo monárquico a estas poblaciones, destacando a estos efectos la inclusión de ambas localidades en la relación de enclaves autorizados a comerciar directamente con Indias en 1529. Aunque el retorno obligatorio a través de Sevilla hubiese restado toda operatividad a la medida adoptada por Carlos I en dicho año, tal decisión constituye un buen indicativo de la pervivencia del favor real a dichos enclaves en el transcurso de la temprana Edad Moderna. Una protección que encontraba su principal argumento en su condición jurisdiccional,

---

15 Esta práctica vinculada al nivel de confianza generado por los mercaderes ya fue destacada en su día por algunos de los que nos precedieron en el análisis de la actividad comercial gallega. Cfr. GELABERT GONZÁLEZ, J.E.: “Relaciones mercantiles de la Galicia litoral según escrituras notariales del siglo XVI”, en EIRAS ROEL, A. (Coord.): *La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos*, Santiago de Compostela, 1981, pp. 431-447. Sobre la consideración de la confianza como un valor fundamental en la mentalidad de la comunidad mercantil vid. LAMIKIZ, X.: “Un cuento ruidoso: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 16 (2007), pp.113-142.

considerando que A Coruña en el norte y Baiona en el sur eran los principales y casi únicos puertos realengos de Galicia<sup>16</sup>.

Además, en el caso de Baiona, la refundación de la villa en el reinado de los Reyes Católicos constituye una manifestación más del interés de la Corona por amparar y garantizar el desarrollo de la localidad. Así, mediante real provisión otorgada en Burgos el 15 de enero de 1497 y confirmada en la misma ciudad once días más tarde, se ordenaba el traslado de la población asentada en la “villa vieja” al interior del recinto fortificado de Monterreal, una decisión apoyada en razones defensivas que iba a vincularse a un poblamiento mínimo de 200 moradores y se vería acompañada de diversos privilegios fiscales<sup>17</sup>. Entre ellos cabría destacar la exención de alcabalas a sus vecinos y la reducción a la mitad de los tributos a satisfacer por los extranjeros en las compras de pescado. Bien entendido que tales franquicias afectaban únicamente a las mercancías vendidas en el interior de las murallas, elemento llamado a convertirse en una fuente de conflictos en adelante debido al mantenimiento de parte de la población en la villa vieja y a la temprana convivencia de los dos sectores urbanos.

A la hora de evaluar los efectos del privilegio de contratación extranjera sobre el comercio de Baiona convendría plantearse cuál de los dos puertos, Baiona o A Coruña, aprovechó mejor la oportunidad que la Corona les brindada. Aunque es muy poca la documentación que permite efectuar un análisis comparativo de la situación de ambos en el transcurso del siglo, los datos disponibles resultan de gran interés. Así, las informaciones elaboradas por las autoridades gallegas en los momentos en que por indicación monárquica se planteó el posible embargo para el servicio real de los navíos existentes en el reino, ofrecen una valiosa visión de conjunto sobre número de barcos, tonelajes... Bien es verdad que la sospecha de fraude está siempre presente en este tipo de documentos, pero dado que se trata de efectuar un ejercicio comparativo entre puertos incluidos en las mismas relaciones y no de enjuiciar el valor de las mismas en términos absolutos, creemos que la información que proporcionan es altamente aprovechable.

Las primeras referencias al respecto corresponden al año 1538, coincidiendo con la formación de una armada en las costas gallegas para hacer frente a la amenaza francesa<sup>18</sup>. Con tal motivo tanto el gobernador del reino como los corregidores de Baiona

---

16 Para una visión de conjunto sobre la escasa presencia del realengo en Galicia vid. EIRAS ROEL, A.: “El señorío gallego en cifras. Nómina y ranking de los señores jurisdiccionales”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, vol. XXXVIII, nº 103 (1989), pp. 113-135.

17 La transcripción de la provisión en SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U.: *Bayona antigua...*, pp. 68-70. Amplios comentarios al respecto en GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Bayona y el espacio urbano tudense...*, pp. 35-40.

18 Sobre el alcance y el contexto en el que se desarrolló esa iniciativa vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: “Presión militar e integración política en la España periférica: los inicios del proceso en

y A Coruña enviaron sendos escritos a la corte respondiendo a la petición real de información sobre “las naos, carabelas y carracas que se hallasen en los puertos deste reyno”<sup>19</sup>. La impresión que se obtiene de la lectura de los informes de estos últimos resulta bastante concluyente, en tanto que el coruñés señalaba “...que esta ciudad es de poco trato y a esta causa los mercaderes della no tienen inteligencia con Flandes ni con otras partes”<sup>20</sup>. En contrapartida, el de Baiona hacía saber al rey que “...por ser éste uno de los principales puertos deste Reyno y más cercano a los de Portugal suelen invernar en el mar otras naos grandes y pequeñas haciendo sus viajes desde Levante a Flandes y de Flandes a Irlanda e Vizcaya para Levante y otras partes, y de las islas de Portugal, que no tienen de aquy a Lisboa puerto tan abrigado como éste...”<sup>21</sup>.

Si de las impresiones pasamos a los datos concretos, las diferencias entre ambos puertos vuelven a ser notorias y la primacía de Baiona clara. Al menos esto es lo que cabe deducir de la “Relación de las naos y carabelas que se han hallado en todos los puertos deste reyno de Galizia” remitida al Consejo de Guerra por el gobernador don Juan de Granada en el mismo año<sup>22</sup>. En ella aparecen registradas un total de 15 embarcaciones de porte reseñable, de ellas 9 naos de entre 100 y 300 toneladas, 1 carraca de 1.000 toneladas, 1 galeón y 6 carabelas que desplazaban menos de 60 toneladas. Al margen del reducido tonelaje de los buques presentes en los puertos gallegos, el dato más significativo de esta relación se refiere a los puertos de acogida, en tanto que 9 de las embarcaciones se encontraban en Baiona, mientras el resto aparecían repartidas entre media docena de enclaves, figurando el puerto coruñés con un solo buque<sup>23</sup>. Además, conviene destacar el hecho de que la villa baionesa era la única localidad en la que se encontraban navíos extranjeros, en concreto 6 carabelas portuguesas cargando sardina.

Este documento, por lo tanto, vendría a resaltar la preeminencia comercial de la villa en el conjunto del reino, una imagen similar a la obtenida de la lectura de una “Relación de los navíos de naturales y otros que hay en los puertos de Galicia y de los hombres de mar”<sup>24</sup> elaborada por el gobernador marqués de Cerralbo cincuenta años más tarde, en 1588. En este caso los puertos incluidos en el informe son 23 y en el texto nuevamente se enumeran las embarcaciones de cierto porte que permane-

Galicia”, en CASTELLANO CASTELLANO, J.L.(Ed.): *Carlos V. Europeísmo y universalidad*, Madrid, 2001, vol. II, pp. 523-535.

19 Archivo General de Simancas (en adelante AGS), GA (Guerra Antigua), leg. 11, f. 250.

20 AGS, GA, leg. 12, f. 51.

21 AGS, GA, leg. 12, f. 53.

22 AGS, GA, leg. 12, f. 56.

23 Se trataba de los puertos de Vigo (1), Noia (2), Muros (2), Viveiro (1), Ribadeo (1) y A Coruña (1).

24 AGS, GA, leg. 236, f. 14.

cían fondeadas en ellos. Según el informante, 16 de los recintos portuarios se caracterizaban por la ausencia de navíos reseñables, de modo que su actividad comercial descansaba sobre barcos de pequeñas dimensiones (pinazas, volantes...) y tráficos de corto radio, en tanto que sus hombres de mar eran fundamentalmente pescadores “que nunca han hecho viaje”<sup>25</sup>. Los 7 restantes ofrecían una imagen dispar, y así mientras 3 de ellos (A Ramallosa, Redondela y Noia) contaban únicamente con 1 ó 2 buques dignos de figurar en la relación, los otros cuatro (Baiona, Teis, Pontevedra y A Coruña) parecían capitalizar la actividad mercantil.

Con todo, al efectuar un repaso a los buques fondeados en los puertos principales la imagen resultante es de general mediocridad, sobre todo en el caso de las localidades de la Ramallosa y Pontevedra, cuyas embarcaciones eran zabras de naturales destinadas al comercio de pescado. Sólo Baiona, Teis y A Coruña registraban la presencia de barcos de mayor tonelaje y naturaleza foránea, aunque en proporciones muy dispares. Así mientras en el puerto coruñés sólo 2 de los 7 barcos registrados eran extranjeros (un navío de 40 toneladas y una nao de 50 toneladas, ambos de Hamburgo), en Teis lo eran 5 de los 6 buques presentes y en Baiona 8 de 10. A mayor abundamiento, en los dos últimos casos se trataba de barcos de más de 100 toneladas y de procedencia mayoritariamente portuguesa<sup>26</sup>.

Considerando esta información en su conjunto, cabría incidir sobre todo en dos de las cuestiones que se perfilan con claridad en el documento: por una parte, el crecimiento experimentado por la actividad comercial en la comarca viguesa, y por la otra, la ya señalada primacía del puerto de Baiona sobre el herculino. Aunque sobre el primer asunto habremos de volver en adelante, de entrada conviene precisar que la distinción entre los puertos de Teis y la villa de Vigo resulta un tanto engañosa, pues si bien las fuentes los consideran por separado, la feligresía de Teis se encuadraba en la zona costera de la comarca de Vigo y muy cerca de este núcleo de población. Tal circunstancia parece haber sido decisiva para otorgar atractivo a su puerto, habida cuenta que a la altura de 1587 Teis contaba únicamente con 66 vecinos, mientras en Vigo se registraban 868<sup>27</sup>.

Por lo que se refiere a la comparación entre la realidad baionesa y la de A Coruña, diversos escritos de la época contribuyen a arrojar nueva luz sobre el asunto y

---

25 En esta situación se encontrarían los puertos de Bouzas, Cangas, la villa de Vigo, Redondela, Muros, Marín, Combarro, Portonovo, El Grove, Cambados, San Tomé, Vilanova de Arousa, Vilagarcía, Carril, a Pobra do Deán y Rianxo.

26 En el caso de Baiona la distribución sería la siguiente: 5 portugueses, 2 franceses, 1 irlandés y 2 que carecen de identificación.

27 GONZÁLEZ MUÑOZ, M.C.: “Vigo y su comarca en los siglos XVI y XVII”, en CUNQUEIRO, A. y ÁLVAREZ BLAZQUEZ, J.M. (Coords.): *Vigo en su historia*, Vigo, 1979, pp. 151-276, en especial pp. 161 y 201.

a reforzar la impresión inicial acerca de la superioridad mercantil de la villa sureña. Entre ellos cabría referirse a la documentación generada a raíz de la decisión de embargar los bienes de ingleses en la región a mediados de los ochenta. Así, según una relación de “Ingleses que residen el reyno de Galicia” elaborada por la Real Audiencia en noviembre de 1586, de un total de 34 individuos, 25 (73,5%) se encontraban en Baiona y ninguno en la capital herculina<sup>28</sup>. Si de los hombres pasamos a la relación de los bienes embargados, las disparidades vuelven a resultar evidentes, pues no en vano en ese año fueron embargados bienes por valor de 127.796 reales, que se repartieron entre los 31.853 reales contabilizados en A Coruña, aunque procedentes de toda la región, y los 95.943 (75%) embargados en Baiona<sup>29</sup>.

Tanto estos datos como nuestras propias incursiones en los fondos de protocolos notariales coruñeses de la segunda mitad de siglo parecen coincidir en la hegemonía del puerto baionés sobre el tráfico foráneo de Galicia, lo que a su vez permite concluir que a la postre fue el más beneficiado por la concesión del privilegio de la contratación extranjera<sup>30</sup>. Dicha cuestión obliga a plantearse las razones de tal fenómeno, sobre todo si consideramos que históricamente A Coruña parecía el enclave con mayores posibilidades de obtener el control del comercio internacional. No en vano durante los siglos XIV y XV se había revelado como el puerto más cosmopolita de Galicia debido a su condición de escala en las rutas que enlazaban la Europa del norte con el Mediterráneo y también por haber logrado canalizar la peregrinación inglesa a Santiago de Compostela, de modo que en años normales a su puerto llegaban una media de 25 barcos con peregrinos, mientras que en años santos el promedio ascendía a 100<sup>31</sup>.

Además de disponer de esa ventaja inicial, en tiempos del emperador la opción coruñesa iba a contar con algunos estímulos reseñables. El más importante sería la concesión de la Casa de Contratación para el comercio con las Molucas en 1529; sin embargo, se trató de una merced destinada a tener muy escasos efectos prácticos, dado que a los pocos meses las islas pasaron a soberanía portuguesa<sup>32</sup>. En cualquier caso, ello no resta trascendencia a la determinación real y confluye con el apoyo al comercio coruñés manifestado por el propio reino algunos años más tarde. Así lo demuestran las negociaciones entabladas en 1552 entre el gobernador y las ciudades

28 El resto aparecían repartido entre Vigo (3), Camariñas (1), San Tomé (1), Viveiro (2), Ribadeo (1) y Betanzos (1). AGS, GA, leg. 188, f. 188.

29 De ellos un total de 59.000 reales serían destinados por orden real a las iglesias, monasterios y cofradías de Vigo tres años más tarde. AGS, GA, leg. 289, f. 15.

30 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: *Galicia en el Camino...*, en especial pp. 253-282.

31 FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, 1988, p. 578.

32 Sobre la Casa de Contratación vid. GARCÍA ORO, J.: *Don Fernando de Andrade, conde de Villeda. Estudio histórico y colección documental*, Santiago de Compostela, 1994.

representadas en las Juntas para crear una armada destinada a la defensa del litoral. Según el acuerdo alcanzado entonces, los núcleos urbanos se comprometían a aportar 80.000 ducados anuales durante 4 años para financiar la escuadra a cambio de la concesión de una licencia para comerciar con Francia, África y Berbería. Dicho plan preveía la concentración del tráfico en A Coruña<sup>33</sup>, y al hacerlo otorgaba una preeminencia al puerto herculino que tampoco llegaría a concretarse debido a los obstáculos que se interpusieron al proyecto y que acabaron malográndolo.

El fracaso de las iniciativas mercantiles a favor de la ciudad y las evidencias de que Baiona resultaba más atractiva para el comercio extranjero, exigen un cierto análisis de las circunstancias que habrían actuado en beneficio de esta última localidad. De entrada, la Galicia del sur tenía una ventaja fundamental con respecto a Coruña, que era la cercanía a Portugal, cuyas relaciones con Inglaterra e Irlanda habían sido tradicionalmente fluidas<sup>34</sup> y cuyos mercaderes jugaban un papel fundamental en los circuitos comerciales que nutrían el comercio marítimo gallego. Además, Baiona habría sabido conectar muy bien con los intereses de los grupos mercantiles foráneos, como vendría a demostrar el concierto firmado por el concejo de la villa con algunos mercaderes londinenses en 1556<sup>35</sup>. Éste sería el inicio de una destacada relación entre ambas partes, una relación sostenida sobre la base del mutuo interés. De hecho, y ante la certidumbre de que el principal incentivo para el tráfico foráneo estribaba en la obtención de moneda, en dicho tratado las autoridades locales se comprometían a afianzar a los ingleses que habiendo vendido sus productos en la villa quisieran sacar numerario de ella. De este modo se constituían en garantes de que dicho capital se destinaba a otras plazas peninsulares, en donde sería invertido en la adquisición de mercancías. Evidentemente, se trataba de una obligación difícil de verificar por su parte y que alteraba los presupuestos de partida del proyecto que 4 años antes había tratado de convertir A Coruña en centro de la contratación francesa en el reino. Conviene recordar a estos efectos que en la propuesta enviada a la corte por don Luis de Vivero se incidía en la necesidad de concentrar el tráfico en esta ciudad para evitar fraudes y se aseguraba que los pagos se harían siempre en mercancías para evitar los perjuicios derivados de la saca de moneda, “con los quales dineros hazen guerra a Su Mag. y a Vra. Alteza de manera que somos Indias destrangeros”<sup>36</sup>.

33 En el memorial enviado al monarca por Pedro Pardo de Andrade “en voz y en nombre del Reino de Galicia”, se hacía constar que la licencia habría de darse “porque no aya fraude...tan solamente a la ciudad de la Coruña”. AGS, GA, leg. 47, f. 29.

34 FERREIRA PRIEGUE, E.: *Op.Cit.*, p. 622.

35 Recoge el texto RAMOS, H. *Op. Cit.* p. 255.

36 AGS, GA, leg. 48, f. 33.

Frente a esta postura, la actitud de los munícipes baioneses se había revelado mucho más práctica y sería reiterada en 1564, al proceder a la firma de un nuevo tratado comercial con los ingleses. El hecho de que Baiona hubiera sido la única localidad gallega capaz de dotarse de unos instrumentos comerciales de tal envergadura ha sido ampliamente resaltado por los historiadores locales, aunque cabría efectuar diversos comentarios al respecto, especialmente en el caso del segundo de los tratados. De entrada quizás resulte excesivo suponer que su condición de acuerdos únicos respondía a la particular receptividad de los baioneses ante los comerciantes extranjeros. Habría que conocer la composición social del concejo para poder enjuiciar mejor dicho extremo y proceder después a su comparación con la coruñesa, un objetivo que estamos lejos de poder alcanzar a día de hoy<sup>37</sup>.

En el mismo sentido, conviene resaltar que a mediados de los años 70 las actas municipales de A Coruña registran la presencia de “algunos mercaderes de la ciudad de Londres” que se mostraban dispuestos a negociar un tratado mercantil con los representantes de la ciudad. Nada sabemos sobre esas conversaciones, salvo que el asunto no llegó a prosperar, pero su mero planteamiento se revela interesante al tratarse de una iniciativa surgida de los propios comerciantes. Además, obliga a considerar la situación del tráfico en ese momento, una cuestión sobre la que habremos de volver en posteriores apartados.

Las circunstancias que concurren en el acuerdo de 1564 plantean algunas otras cuestiones dignas de un análisis detenido, en especial las referidas a la intervención del gobernador en el asunto. Según las actas municipales, desde comienzos de los años 60 el concejo de Baiona había promovido diversas gestiones en la corte tratando de salvaguardar el privilegio de la contratación extranjera y denunciando las descargas de géneros ingleses en el puerto de Vigo<sup>38</sup>. Aunque no fuera el único enclave en el que se registraban prácticas semejantes, esta villa había logrado canalizar buena parte de los tráficos amparándose en las ventajas derivadas del beneficioso régimen fiscal impuesto por el arzobispo de Santiago y en las magníficas condiciones de su puerto<sup>39</sup>. De ahí

37 Para una visión de conjunto sobre las plantas municipales y las oligarquías de las principales ciudades gallegas vid. LÓPEZ DÍAZ, M.: “Poder urbano y organización municipal en Galicia en la época de Felipe II”, en EIRAS ROEL, A.: (Coord.): *El reino de Galicia en la monarquía de Felipe II*, Santiago de Compostela, 1998, pp. 215-242. Sobre los casos concretos de A Coruña y Baiona vid. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: “Elites militares y gobierno urbano: los casos de La Coruña y Bayona a comienzos del siglo XVI”, *I Congreso Internacional de Historia: Territorios, Cultura e Poderes*, Braga (en prensa).

38 En las actas conservadas la primera referencia al respecto corresponde a junio de 1561, al incluirse entre los asuntos a tratar por el abogado enviado por la ciudad a la corte. Cfr. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 93.

39 El propio corregidor de Baiona en su informe de 1538 hacía saber al emperador que “... está a cuatro leguas desta villa una ría que se llama la ría de Vigo, tierra del arzobispo de Santiago, donde me han dicho que suelen invernar algunos navíos que aquí no pueden entrar...”. AGS, GA, leg. 12, f. 53.

el malestar manifestado por los baioneses y su recurso al monarca insistiendo en los perjuicios que el desvío de la ruta comercial ocasionaba a las rentas reales. Como resultado de ello, dos años más tarde y mediante cédula real, el monarca ordenaría al gobernador marqués de Cerralbo que procediera a las averiguaciones oportunas, aunque no fue hasta 1564 cuando el asunto se activó de manera decidida, coincidiendo con el incremento del tráfico marítimo en Galicia generado por los incrementos arancelarios decretados en las Cuatro Villas<sup>40</sup>. En dicho contexto, la llegada a Vigo de una flota de 14 navíos procedente de Inglaterra habría contribuido a acelerar todas las diligencias en el reino. Así, mientras en junio de ese año se registraba la presencia en Vigo de un juez de comisión enviado por el rey, en el mes siguiente el concejo de Baiona redoblaba sus esfuerzos ante la administración central para lograr un encabezamiento de alcabalas “con rebaja”. Las razones aducidas pasaban por resaltar las pérdidas ocasionadas a los arrendadores de años anteriores por el “poco trato e contrato por la mar”, una consecuencia de “se aver pasado toda la contratación a la villa de Vigo”<sup>41</sup>.

Sin embargo, fue en septiembre del mismo año cuando el asunto experimentó un avance sustancial a raíz de la presencia en la zona del gobernador del reino y de un oidor de la Real Audiencia. Según la información proporcionada por los regidores baioneses, ambas autoridades “abyan benido a costa desta villa azer benir la armada de Ynglaterra que estaba en la villa de Bouças, las quales an benido y están en el puerto de la dicha villa y descargado mercaderías de paños en ellas”<sup>42</sup>. Una vez reestablecido el régimen privilegiado, el representante real iba a ser el encargado de negociar las capitulaciones con los mercaderes ingleses, de modo que el concejo se limitaría a aceptarlas y a enviarlas al Consejo Real para su confirmación<sup>43</sup>. Dicho extremo venía a poner en evidencia que la gestación del acuerdo no respondió tanto a la iniciativa baionesa como al deseo monárquico de controlar los beneficios del comercio con Inglaterra y de hacer frente a la posible propagación de la herejía. No en vano la intermediación del gobernador se había producido en un contexto de creciente intolerancia religiosa y pocos años después del establecimiento del tribunal de la Inquisición en Galicia.

Ahora bien, la firma de este acuerdo que rubricaba la confluencia de intereses entre las autoridades locales y el rey, no garantizaba por sí sola el mantenimiento de la contratación inglesa en Baiona. De ahí que la lucha por el control del comercio extranjero iniciada en los años 60 por los municipios baioneses hubiera de prolongar-

40 LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de la aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981, p. 106.

41 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, 184.

42 *Ibidem*, p. 193.

43 *Ibidem*, p. 194.

se en adelante, tanto en el caso de Vigo como en el de otros puertos señoriales<sup>44</sup>. En realidad, la villa y su concejo tenían que enfrentarse a dos problemas distintos: por un lado, la descarga ocasional de navíos extranjeros en puertos no autorizados, y por el otro, el traslado de la contratación inglesa a Vigo o a Bouzas por periodos más o menos largos. A resultas del primero se registra la presentación en la Real Audiencia de diversas querellas por parte del concejo de Baiona, de modo que en 1571 fueron denunciados los puertos de Noia, Muros y Pobra do Deán por permitir la descarga de géneros extranjeros<sup>45</sup>, situación que se repetiría en 1581 en el caso de Cambados, Muros y Noia<sup>46</sup>.

A finales de los años ochenta fue Pontevedra la afectada por los procesos judiciales, tras haber descargado en su puerto una nave francesa que transportaba trigo. La intervención del administrador de las rentas reales, Juan Lucio de Velasco, y su intento de proceder a diversas averiguaciones en torno al cargamento acabarían provocando la querella del concejo de Pontevedra ante el gobernador. Su argumentación en este caso era doble, al señalar que anteriores prohibiciones de descarga de géneros extranjeros se dirigían específicamente a prohibir el comercio en Vigo, y al negar competencia en el asunto al administrador Juan Lucio. Por tal motivo tanto el regimiento pontevedrés como el Arzobispo acabarían recurriendo al Consejo de Hacienda, litigio que se prolongó durante una veintena de años y que aún resolviéndose a su favor no impediría ulteriores pugnas en torno a eventuales descargas en la ciudad<sup>47</sup>.

Por su parte, tampoco las autoridades de Baiona cejaron en su empeño de evitar el desvío de los flujos mercantiles hacia otros puertos, como revelan algunos acuerdos municipales. Pese al mal estado y a la fragmentación de las actas, en ellas es posible encontrar diversas referencias al respecto, como la decisión adoptada en noviembre de 1578 de enviar un mensajero a Muros “a saber de la descarga extranjera” o la de 1592 para pedir en la corte “comisión para que el corregidor de Bayona pueda ir con vara de justicia a hacer averiguaciones sobre la descarga”<sup>48</sup>. Bien es verdad que el grueso de las

44 El proceso judicial entablado por A Coruña y Baiona contra Vigo y el arzobispo puede consultarse en Archivo del Reino de Galicia (ARG), *Vecinos*, legs. 26.805 n° 7 y 18.664 n° 23.

45 Según la querella interpuesta por el concejo de Baiona y el arrendador de las rentas reales de la villa, en Muros habrían descargado dos naos francesas que transportaban pan y dos inglesas con paños, y en Noia y en la Puebla del Deán una carabela cargada de cáñamos y otras mercancías procedentes de Valencia. En su defensa los concejos de todas estas localidades aducían que en las mismas siempre hubo carga y descarga, y en el caso de la Puebla se insistía en que las mercancías descargadas “no eran de reinos extraños” sino procedentes de la Península. ARG, *Vecinos*, leg. 17.464, n° 1.

46 Dicha querella sería fruto de un acuerdo adoptado por el concejo en sesión de 24 de abril de ese año. Cfr. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 342.

47 JUEGA PUIG, J.: “Pontevedra na Idade Moderna” en DE LA PEÑA SANTOS, A. et al.: *Historia de Pontevedra*, A Coruña, 1996, p. 209 y SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U.: *Bayona...*, pp. 89-111.

48 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, pp. 233 y 363.

diligencias promovidas por el gobierno municipal tendrían que ver con el segundo de los problemas a los que hemos hecho referencia, el traslado de los mercaderes ingleses desde Baiona a Vigo o a Bouzas, dos puertos muy próximos entre sí que también registraban litigios entre ellos por su condición de localidades dependientes de señores distintos, Vigo del arzobispo de Santiago y Bouzas del obispo de Tui<sup>49</sup>.

A este respecto la cédula real que el 26 de marzo de 1569 venía a poner fin al pleito planteado en el Consejo de Hacienda entre Baiona y A Coruña contra Vigo y el arzobispo de Santiago ha sido considerada tradicionalmente como un logro fundamental. En ella se establecía que la descarga de géneros extranjeros en Galicia habría de hacerse sólo en A Coruña y Baiona y se vedaba la descarga en Vigo bajo pena de perdimiento de bienes y destierro perpetuo para los naturales involucrados en los tratos y pérdida de las mercancías para los mercaderes extranjeros. La decisión se apoyaba tanto en razones fiscales como en argumentos de carácter militar o religioso que incidían en la necesidad de impedir el contagio herético y asegurar la defensa del reino<sup>50</sup>.

Pese a la importancia de este documento, tampoco en este caso su ejecución había de verse libre de sobresaltos. El más importante de todos se produjo a finales de los años setenta, a resultas del traslado de la contratación a Bouzas por causa de la peste que afectaba a la villa baionesa. Aunque el concejo trató de mantener el tráfico reclamando al monarca en noviembre de 1578 que “en caso de traslado se lleve al puente de la Ramallosa, jurisdicción desta villa”<sup>51</sup>, la operación se reveló imparable. Y con ella también los riesgos que tal cambio suponía para los intereses de los baioneses, quienes hubieron de dedicar numerosos esfuerzos en los meses siguientes a lograr que en la corte se tratase “sobre la mudanza de la contratación de Vigo”<sup>52</sup>. Aunque la documentación municipal no permite verificar durante cuánto tiempo se mantuvo esta situación, resulta significativo que noviembre de 1580 el procurador enviado a la corte para seguir los pleitos de la villa llevara entre sus instrucciones la de “... pedir que no se quite la contratación de los ingleses”<sup>53</sup>.

49 IGLESIA ALMEIDA, E.: *Tráfico marítimo e fluvial nos portos do sur da provincia de Pontevedra (séculos XIII-XVII)*, Noia, 2006, p. 24.

50 La cédula se iniciaba recordando “...que es nuestra preeminencia y autoridad real el señalar los puertos y lugares donde se hayan de hacer las cargas y descargas de los navios y mercancías que viniesen de fuera destos Reinos o salen dellos... e cuanto esto más en estos tiempos que en otros se debe mirar y prevenir, así por lo que toca al Estado y otros respetos temporales, como principalmente por lo de la Religión...”. El texto completo y los argumentos empleados por ambas partes en el pleito han sido recogidos por SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U.: *Op. cit.*, pp. 83-87.

51 Acuerdo municipal de 24 de noviembre de 1578. Vid. GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 233.

52 Acuerdo municipal de 22 de agosto de 1579. *Ibidem*, p.259.

53 Acuerdo municipal de 4 noviembre de 1580. *Ibidem*, p. 296.

Al margen de los avatares relativos a los puertos de descarga, la cédula de 1569 hace referencia a una cuestión de gran interés, referida al buen tratamiento que había de darse a los mercaderes extranjeros. Aun admitiendo un cierto componente retórico en esa recomendación, no deja de resultar significativo el momento en que se produce, al año siguiente de la incautación en Inglaterra de los barcos españoles destinados a abastecer el ejército de los Países Bajos y en un momento de claro enfriamiento de las relaciones hispano-inglesas. Por más que se haya insistido en el buen trato que solían recibir los mercaderes ingleses en las villas marítimas<sup>54</sup> y en la mayoritaria orientación de la actividad inquisitorial hacia la represión de corsarios y no de simples comerciantes<sup>55</sup>, carecemos de estudios monográficos que permitan perfilar mejor el asunto. Y así ocurre también en el caso baionés, en donde la falta de investigaciones específicas ha otorgado a episodios concretos, como la intervención de su corregidor a favor de unos mozos ingleses hostigados por la Inquisición en 1575 y su afirmación de que “Galicia no puede vivir sin ingleses, que traen todo lo que ha menester a este Reyno”<sup>56</sup>, una enorme difusión. En contrapartida, estamos lejos de conocer bien el entramado de relaciones tejido por los comerciantes ingleses en la villa y la nómina de intereses que confluían en sus negocios.

Estas limitaciones de la investigación pueden hacerse igualmente extensivas a otros tráficos y sus regulaciones, dado que la legislación sobre la descarga de los géneros ingleses no parece la única a tener en cuenta en un estudio sobre el comercio de Baiona. Razones de proximidad geográfica y de complementariedad económica obligan a considerar también las características de la legislación portuguesa y su posible incidencia sobre el comercio local, un tema para el que existen escasas noticias en nuestras fuentes. De hecho, a día de hoy las referencias disponibles son básicamente datos sueltos recogidos en las actas municipales, el primero de los cuales se refiere a la problemática planteada en 1544 a raíz de una real orden promulgada por el monarca portugués.

Su decisión de no permitir la descarga en los puertos lusos de los barcos de la misma nacionalidad que hubieran cargado en puertos españoles situados “a menos de 10 leguas de distancia de la primera alfondiga del reino de Portugal” afectaba muy directamente a Baiona e iba a provocar enorme desazón en su concejo. Considerando que en esos momentos las relaciones comerciales de la zona Entre Douro y Minho y

54 Vid. en particular GELABERT GONZÁLEZ, J.E.: “Intercambio y tolerancia: las villas marineras de la fachada atlántica y el conflicto anglo-español (1559-1604)”, *Jubilatio. Homenaje de la Facultad de Geografía e Historia a los profesores D.Manuel Lucas Álvarez y D.Ángel Rodríguez González*, Santiago de Compostela, 1988, Tomo I, pp. 285-296.

55 Cfr. CONTRERAS, J.: *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia (poder, sociedad y cultura)*, Madrid, 1982, pp. 609-620.

56 Texto recogido por SANTIAGO, J. de y NOGUEIRA, U.: Op. cit. p. 77. Referencias también en GARCÍA ORO, *Bayona y el espacio*, p. 67.

Galicia -basadas en el intercambio de sal, pescado y madera-, eran particularmente estrechas y que la creciente apertura de los grandes puertos lusitanos al gran comercio había convertido a los gallegos en importantes abastecedores del norte portugués, la situación resultaba delicada. Tanto es así que en una carta enviada al presidente del Consejo Real en relación con este asunto, las autoridades municipales baionesas llegaban a afirmar que “la villa se despoblará syno se remedia este agravyo porque es un lugar aislado y que no tiene otra contratación ni trato syno de la mar, por donde asimismo le vyenen los más de los mantenimientos y bastimentos, y estos solían venir en estas naos portuguesas...”<sup>57</sup>.

Aunque resulta evidente que tal augurio no llegó a cumplirse, la posibilidad de una aplicación estricta de la norma por parte portuguesa sería un importante motivo de preocupación para el regimiento en los años siguientes. De ahí que figure en la relación de asuntos a tratar por el abogado de la villa en la corte en junio de 1561 y que se encuentre en el origen de alguno de los procesos judiciales entablados por las autoridades locales ante la Real Audiencia<sup>58</sup>. A este respecto no puede considerarse casual que el litigio en cuestión afectara a un barco cargado de azúcar brasileño, dada la importancia adquirida por dicho tráfico desde mediados del siglo XVI y su contribución a la alteración de los circuitos mercantiles que tradicionalmente unían Galicia con el norte de Portugal.

En dicho contexto la incorporación de Portugal a la Corona de Castilla en 1580 presumiblemente habría favorecido el aumento de los intercambios en la zona, si bien no existen referencias a la cuestión en la documentación local conservada. En contrapartida, las actas municipales sí se hacen eco de la importancia del comercio portugués y de lo sensible que resultaba a cualquier modificación de carácter fiscal o legislativo. De ahí que en 1593 y ante la próxima llegada de un juez de sacas a la villa, sus regidores hicieran saber al rey “que con solo estar en la ciudad de Tui se altera el trato e se van los navíos a Portugal”<sup>59</sup>. Una situación que se reproducía al otro lado de la frontera, como demuestra lo acontecido en 1598, cuando la decisión

57 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 34.

58 Así, en junio de 1578 los procuradores generales y los arrendadores de las rentas reales iban a litigar con Antonio de Silva, juez de la alhóndiga de Viana, por la descarga en Baiona de una nao cargada de azúcar procedente de Brasil. En su intento de evitar la venta de dicha mercancía y lograr el retorno del navío a Viana, el juez portugués insistía ante la Real Audiencia en el hecho de que “...Bayona se encuentra a siete leguas de Viana y que el rey de Portugal tiene hecho ley para que ningún mercader que venga del Brasil pueda descargar dentro de diez leguas del dicho reino de Portugal so pena de muerte y de tener perdido el tal navío e mercaderías...”. ARG, *Vecinos*, leg. 26.404, n° 52.

59 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 385.

española de incrementar la alcabala que gravaba el azúcar de origen luso, daba lugar a numerosas quejas de los mercaderes de Oporto<sup>60</sup>.

Pese a que en el caso del comercio portugués una parte sustancial del tráfico que alimentaba al puerto de Baiona haya de ser incluida en la categoría de comercio interregional, el resto de los flujos marítimos que conectaban la villa con el extranjero se ajustan a los presupuestos del gran comercio. En dicho contexto la persistente pugna de las autoridades locales por preservar el privilegio de la contratación foránea obliga a considerar cuál fue su verdadera incidencia sobre la realidad mercantil de la localidad. De ahí que dediquemos las páginas siguientes al análisis de las rutas comerciales, la tipología de los barcos y sus cargas y la naturaleza de los mercaderes que operaban en ella.

## 2. Las características del comercio marítimo

Como hemos tenido ocasión de comprobar hasta este momento, la documentación de la época coincide en otorgar gran importancia al movimiento de buques extranjeros en el puerto baionés. Así según el informe elaborado por el gobernador del reino en 1538, eran ellos quienes sostenían el comercio con Francia, Inglaterra, Irlanda y Flandes, mientras los naturales se encargaban del transporte de sardinas a Levante, vino a Portugal y la reexportación de productos foráneos al occidente de Andalucía<sup>61</sup>. La ventaja derivada de su cercanía a tierras lusas solía figurar igualmente entre los razonamientos de las autoridades locales<sup>62</sup>, si bien ese carácter fronterizo también le iba a otorgar inseguridad en algunas épocas y ayuda a explicar la lánguida vida comercial de su puerto durante los “años de plenitud” del comercio gallego bajomedieval<sup>63</sup>.

Si comparamos estas visiones de los contemporáneos con los datos procedentes de las escrituras de fletamiento la imagen ofrecida por los textos coetáneos semeja bastante verosímil, aunque requiere de algunas matizaciones. De entrada cabría considerar a Baiona como un puerto intermediario, un enclave utilizado en algunos casos como escala y en otros como punto de partida o término de las operaciones mercantiles. Esta dualidad resulta perfectamente verificable a través de la documentación notarial, en tanto que los fletamientos suscritos en Baiona responden fundamentalmente al segundo de los supuestos, mientras buena parte de las escrituras complementarias recogidas aluden a su condición de parada en un itinerario de mayor amplitud.

60 OLIVEIRA, A. de: “Do Porto a Pontevedra (XIII-XVII). Os tratos marítimos no Noroeste Peninsular. Do Porto à Galiza e a Pontevedra. Séc. XIII-XVII” en CALO LOURIDO, F. (Coord.): *Actas do Simposio de historia marítima do século XII ao XVI. Pontevedra e o mar*, Pontevedra, 2003, pp. 109-156.

61 AGS, GA, leg. 12, f. 56.

62 AGS, GA, leg. 12, f. 53.

63 FERREIRA PRIEGUE, E.; Op. cit., p. 102.

Por lo que se refiere a los datos proporcionados por los contratos de fletamiento, éstos solían referirse a barcos completos, entre los que predominaban las pinazas, pequeñas embarcaciones de vela y remo cuya ligereza las hacía especialmente idóneas para el comercio a pequeña escala y la navegación de cabotaje. El hecho de que 28 de los 79 buques descritos en los fletamientos baioneses fueran pinazas (35%) nos lleva a considerar que tras la imagen de Baiona como centro de contratación extranjera se escondía un movimiento comercial heterogéneo que encontraba en los viajes de corto radio su núcleo vivificador. El segundo lugar en la jerarquía de los barcos afletados en la villa correspondía a los navíos, con 23 referencias (29%). Por tratarse de embarcaciones de mayores dimensiones serían éstas las destinadas a alimentar los circuitos del gran comercio junto a carabelas y naos. Bien entendido que incluso en estos casos solía tratarse de buques de porte mediocre, una realidad que se muestra en consonancia con la general escasez de tonelaje apreciada en los puertos españoles en la segunda mitad del siglo XVI<sup>64</sup>.

Si en lugar de considerar la tipología de los buques se analiza la naturaleza de maestros y cargadores, esa impresión inicial que hacía del comercio baionés una realidad compleja en la que confluían tráficos de muy distintas características vendría a reforzarse aún más. Así el grueso de los maestros registrados eran naturales de la propia localidad (43 casos sobre 79, esto es, el 54,4%), mientras los extranjeros representaban el 35,4% del total (28 individuos). Se trata de un porcentaje no desdeñable y que además ha de analizarse partiendo de la evidencia de que ellos solían disponer de los barcos más grandes. En tales condiciones cabría atribuirles un especial protagonismo en las operaciones de comercio internacional, aunque no podemos obviar que en su mayor parte (18 personas, 22,7% del total) eran portugueses y algunos de ellos más que participar en el gran comercio lo harían en intercambios regionales a pequeña escala.

Por lo que se refiere a los propietarios de las cargas, nuevamente los naturales de la villa vuelven a ostentar la primacía dentro del grupo (37 casos sobre 79, es decir, el 46,8% del total), mientras el segundo lugar aparece ocupado por los irlandeses con 11 casos (13,9%). A priori la primera circunstancia contrasta un tanto con la imagen tradicional de los mercaderes gallegos como simples intermediarios y empresarios de escasa iniciativa<sup>65</sup>, mientras la segunda contribuye a resaltar la importancia del comercio entre la villa e Irlanda y parece constituirse en un elemento distintivo

64 LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal, 1988, p. 175.

65 Ésta es justamente una de las conclusiones de la tesis de Elisa Ferreira, quien se ha encargado de subrayar la falta de espíritu asociativo de los mercaderes autóctonos y su condición de pequeños empresarios aislados, una realidad que se haría visto favorecida por el hecho de que “...todo llegaba a Galicia sin que hubiese que ira a buscarlo; especialmente en lo que toca a las relaciones marítimas...”. Cfr. FERREIRA PRIEGUE, E.: Op. Cit., p. 68.

del comercio baionés. Dado que sobre esta cuestión habremos de volver en adelante, convendría señalar de entrada que no es posible valorar adecuadamente los datos sobre la naturaleza de los cargadores sin conocer el destino y la tipología de las mercancías manejadas. Y en este ámbito la casuística aparece claramente marcada por la habitual distinción entre comercio a corta, media y larga distancia.

Considerando que la base documental de esta exposición está constituida por escrituras de fletamiento, resulta lógico que a la hora de señalar el puerto de origen figure como tal mayoritariamente Baiona (57 casos sobre 70 = 81,4%), y en mucha menor medida otros puertos comarcanos (7 casos = 10%) y algunos enclaves del norte de Portugal (4 casos = 5,7%). Ahora bien, el elemento que realmente determinaba el carácter del tráfico era el puerto de destino y en este ámbito destaca por encima de todos Andalucía, cuyos 36 casos suponen el 81,4% del total. En concreto la Andalucía occidental y en especial la bahía de Cádiz se perfilan como los destinos preferidos de los buques baioneses, una realidad que habría de ponerse en relación con el abastecimiento a la Carrera de Indias<sup>66</sup> y que se inserta en una tradición comercial de honradas raíces en Galicia. Como puerto de salida, por lo tanto, Baiona iba a desarrollar sobre todo un comercio a media distancia que ocupaba mayoritariamente a maestros y mercaderes locales. En contrapartida, el comercio internacional semeja ocupar una posición modesta, sobre todo si consideramos que el principal país de destino era Portugal, con 7 casos. Y a este respecto conviene insistir en que las relaciones entre Baiona y el país vecino estaban marcadas por la existencia de un doble circuito en el que figuraban por una parte puertos próximos, como Viana o Camiña, protagonistas de pequeños tráficos que en muchos casos no llegaban a registrarse ante notario, y, por la otra, enclaves más alejados, como Aveiro, Lisboa o Setúbal, con los que se realizaban operaciones de mayor envergadura.

El segundo lugar en la jerarquía de destinos extranjeros aparece ocupado por Irlanda (6 casos, 7,5%), cuyo comercio con España se canalizaba sobre todo a través de la plaza de Galwey, respondía a la iniciativa de mercaderes irlandeses y estaba destinado a experimentar un gran crecimiento en el transcurso del Quinientos. Bien es verdad que se trataba de un tráfico sin raigambre en Galicia<sup>67</sup>, pero ello no impediría su florecimiento durante el primero de los siglos modernos, tal y como se verifica a través del ejemplo baionés. A este respecto conviene subrayar que Irlanda solía ocupar un lugar privilegiado en los fletamientos de carácter triangular, aquellos que enlazaban Baiona

66 JUEGA PUIG, J.: “Baiona en la carrera...”

67 En palabras de Elisa Ferreira “los intercambios directos con Irlanda parecen muy escasos antes del siglo XVI”, de modo que la “línea de Galway” no comenzaría a esbozarse hasta comienzos de dicho siglo. Cfr. FERREIRA PRIEGUE, E.: Op. cit., p. 622.

con Aveiro o Andalucía y estos puertos con Irlanda o Flandes. De hecho, entre los 79 fletamientos localizados 7 responden a esa tipología, lo cual ha de ponerse en relación con los productos que solían figurar como objetos de intercambio.

Aunque se haya subrayado la relativa desventaja de Baiona a la hora de alimentar su tráfico comercial, en tanto que su participación en la trilogía de la exportaciones gallegas –pescado, madera y vino– sólo habría sido relevante en el caso de este último<sup>68</sup>, cuando se repasan los cargamentos reseñados en sus escrituras notariales, la imagen no difiere sustancialmente de la habitual en el conjunto de Galicia<sup>69</sup>. Así entre los productos de exportación predominan la sardina y el vino, mientras las importaciones aparecen encabezadas por el aceite, el vino andaluz y la sal<sup>70</sup>. Considerando la privilegiada relación con Andalucía y la importancia estratégica de la sal, tales datos no resultan sorprendentes y habrían de completarse con algunos géneros que solían ser objeto de redistribución desde Baiona, fundamentalmente cueros irlandeses y textiles ingleses.

Esta última referencia nos remite al papel de Baiona como puerto de escala, una realidad difícil de apreciar a través de los contratos de afletamiento, dado que buena parte de los productos extranjeros que llegaban a la villa eran resultado de viajes de amplio radio o de viajes a la aventura en los que la decisión de descargar dependía de los precios y las condiciones del mercado. Consecuentemente, para obtener indicaciones sobre este comercio hay que recurrir a otro tipo de escrituras, como obligaciones o poderes, en los que la presencia de los mercaderes ingleses resulta fácilmente rastreable. Así de los 194 extranjeros que aparecen citados en las escrituras manejadas, 126 son ingleses (42,8%), ocupando los portugueses el segundo lugar con 70 individuos (23,8%), mientras a considerable distancia se sitúan los franceses (48 personas = 16,3%) y los irlandeses (45 = 15,3%)<sup>71</sup>. Evidentemente, para valorar estos datos en su justa medida habría que tener en cuenta variables como la cronología, el tipo de operación realizada, el número de personas que intervienen en cada una de ellas..., cuestiones a las que no podemos descender en este trabajo. Sin embargo, la simple mención de estas cifras ayuda a entender mejor lo mucho que pelearon las autoridades baionesas por salvaguardar el privilegio de la contratación extranjera y por atraer a los comerciantes ingleses.

68 JUEGA PUIG, J., “Baiona en la Carrera...”, p. 174.

69 A estos efectos las importaciones de sal y las exportaciones de pescado se configuran como los artículos de mayor trascendencia en el comercio marítimo regional, junto a las importaciones de cereales (el “pan de mar”) en momentos de escasez. Cfr. GELABERT GONZÁLEZ, J.E., “Relaciones mercantiles...”, pp. 434-435.

70 Los datos serían los siguientes: sardina (11 casos sobre 35 = 31,4%), vino (7 casos = 20%), aceite (12 casos sobre 34 = 35,2%), vino andaluz (9 casos = 26,4%) y sal (11 casos = 32,3%).

71 Además se localizan también 3 alemanes, 1 italiano y 1 flamenco.

La posición de éstos y del resto de los extranjeros en las estructuras comerciales de la villa resulta poco conocida a día de hoy y cualquier intento de profundizar en el asunto choca con los problemas derivados de la escasez y mal estado de las fuentes. A ello habría que añadir las dificultades inherentes a la frecuencia con que los nombres de extranjeros aparecen trasliterados, lo que en muchas ocasiones los hace irreconocibles o provoca confusiones. Con todo, algunos documentos dados a conocer en los últimos años permiten ahondar en las características del comercio baionés y de sus protagonistas. Entre ellos cabría destacar la documentación relativa a la auditoria realizada por el licenciado Andrés de Zarate en 1580 sobre las rentas reales de años anteriores, en especial “El libro de la fiedad del ano de mill e quinientos y sesenta y çinco anos que fueron fieles heste año de las rentas reales: Hesteban Pérez y Rodrigo de Valverde”<sup>72</sup>.

Antes de dar cuenta de su información cabría señalar dos circunstancias que condicionan muy claramente la lectura de dicho documento. En primer lugar, el hecho de que en ese año los ingleses no contrataron en Baiona, sino en Vigo, lo que resta representatividad a sus resultados y permite caracterizar a ese periodo como una anualidad comercialmente mala. En segundo término, habría que considerar también la propia naturaleza de la fuente, en tanto que su carácter fiscal plantea diversos problemas. Al margen de los posibles fraudes, en este caso hemos de tener en cuenta que el traslado de la población a Monterreal había conllevado la concesión de la franquicia de alcabala a sus vecinos, y dado que la fuente recoge lo pagado por tal concepto, es evidente que proporciona una imagen distorsionada del movimiento comercial. Tanto es así que en muchas partidas se indica que una parte de la transacción de mercancías se realizó en Monterreal y otra parte “en lo bajo”, es decir, en la Baiona vieja, donde sí se pagaba alcabala y los derechos aparecen registrados.

Pese a tales inconvenientes, el texto ofrece datos de enorme interés, empezando por su propia articulación interna. Así los registros alcabalatorios aparecen distribuidos en dos libros distintos, un “Libro de la fiedad”, de carácter general y organizado por meses, y un segundo libro dedicado específicamente a recoger el “Rendimiento de las frisas y cueros de los yrés”. El hecho de que exista un registro separado para reseñar las importaciones de mercancías irlandesas resulta bastante indicativo de la importancia otorgada a dicho tráfico, una realidad que se puede apreciar mejor si consideramos que los irlandeses pagaron ese año el 21% de la carga alcabalatoria de la villa, esto es, 113.595 maravedíes sobre un total de ingresos por alcabalas de 548.162 mrs.

El análisis detenido de las partidas proporciona muchos otros elementos de comentario, y así nos encontramos que en el caso del libro general la mayor parte de los contribuyentes son gallegos y proceden de la Galicia meridional, seguidos a mucha

---

72 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: Baiona de Miñor..., pp. 417-460.

distancia por los asturianos y los castellanos de las áreas más próximas (Puebla de Sanabria, Zamora...). Además, las mercancías que se registran son fundamentalmente pescado (sobre todo sardina), leña y “pescado menudo”, un capítulo que engloba numerosas transacciones por las que se pagan cantidades reducidas. En realidad, ésta es una característica generalizable al conjunto de las partidas, aunque la tendencia se acentúa en dicho apartado. En consonancia con esta imagen de medianía, los extranjeros aparecen poco representados en el libro, destacando entre ellos los portugueses, con 38 referencias, mientras la presencia de mercaderes de otras nacionalidades es mínima (3 ingleses, 2 flamencos y 1 francés).

Al repasar el registro de las mercancías irlandesas encontramos 76 partidas y en ellas figuran identificadas un total de 69 personas distintas que se distribuyen entre 48 irlandeses, 13 españoles y 8 portugueses. La presencia portuguesa resulta significativa si consideramos que en las partidas se distinguen los fardos que se venden en la villa, los fardos que se volvieron a cargar en el barco por falta de venta y los que se cargaron para otros destinos, y entre esos últimos figura Portugal, y sobre todo Oporto, en un lugar destacado<sup>73</sup>. El resto son destinos gallegos, una circunstancia que añadida a la escasa entidad de los derechos pagados por las mercancías irlandesas refuerza esa visión del comercio baionés como un tráfico que se desarrollaba sobre todo a pequeña escala<sup>74</sup>, al menos en aquellos años en que los ingleses no contrataban en la villa.

Esta imagen se reproduce igualmente en un libro de “la sysa de los irlandeses” del año 1592 anexo a un pleito conservado en el Archivo del Reino de Galicia, en el que la presencia de 4 naos procedentes de Irlanda se salda con un pago de derechos distribuidos en 22 partidas, la más importante de las cuales es de 480 reales<sup>75</sup>. Aunque no en todas las partidas figuren el nombre y la procedencia del comprador, los registros conservados permiten comprobar que tanto cueros como tejidos y otros productos de menor entidad (cera, manteca, brea, pescado...) eran adquiridos a los proveedores irlandeses por comerciantes de Redondela y Pontevedra, del eje Padrón – Santiago y del norte de Portugal (Viana do Castelo, Vila do Conde, Braga).

Las limitaciones de carácter temporal que afectan a estos documentos relativos al comercio irlandés resultan difíciles de saldar en el caso de Baiona debido a la falta de fuentes alternativas. El recurso a la información parroquial para delimitar a los gru-

---

73 Las referencias serían las siguientes: fardos que se vendieron, 44; fardos que se tornaron a cargar, 30 y fardos cargados para otros lugares, 14. De ellos 8 se destinan a Portugal: 5 a Oporto, 1 a Viana, 1 a Camiña y 1 a “Portugal”.

74 Los derechos pagados por las mercancías irlandesas se distribuyen en 70 cantidades distintas, correspondiendo el grueso de las mismas a pagos inferiores a 100 reales (47 casos = 67%), mientras que sólo en 5 casos se habrían pagado más de 500 reales (7%).

75 ARG, leg. 1237, nº 58.

pos foráneos, apenas ensayado en el conjunto de Galicia<sup>76</sup>, ofrece en ella resultados bastante restringidos debido al carácter tardío de los registros disponibles y al hecho de que tan sólo los católicos estarían en condiciones de asentarse en la localidad. Los libros matrimoniales, a priori los más interesantes de cara a definir la importancia y las características de la población extranjera asentada en la misma, sólo se conservan para el periodo 1585-1594<sup>77</sup>, aunque su información resulta de gran interés.

Según las actas baionesas, de los 186 matrimonios registrados en la villa en dichos años, sólo 16 contaban con al menos 1 contrayente de origen extranjero, lo que supone menos del 9% del total de los esponsales. Por más que la cronología de la muestra se corresponda con un periodo de claro deterioro del comercio hispano-inglés, eso no parece explicación suficiente para justificar un porcentaje de foráneos tan discordante con la imagen que habitualmente se proyecta de la villa como centro del comercio internacional en Galicia. Ahondando más en la cuestión, cabría subrayar que 11 de los 16 matrimonios reseñados correspondían a portugueses y sólo 6 (37,5%) a contrayentes originarios de otros países, que se distribuían entre 2 matrimonios de irlandeses, 2 de ingleses y 2 de flamencos, uno de los cuales era militar<sup>78</sup>. De todo ello cabe deducir que o bien los extranjeros asentados en la villa llegaban mayoritariamente casados o bien su estancia tenía un carácter transitorio y esto los llevaba a desdeñar las posibilidades de arraigo derivadas del matrimonio con una nativa.

Si en lugar de las actas matrimoniales se toman en consideración los libros de bautismos, la situación no se presenta mucho más halagüeña. El primer libro conservado se refiere al periodo 1586/1602 y de los 699 infantes recogidos en el mismo figuran como hijos de extranjeros únicamente 12 (1,7%), siendo 5 de ellos hijos de padres ingleses, 4 de padres irlandeses y 3 de padres foráneos aunque sin especificar la nacionalidad<sup>79</sup>. Significativamente, en el caso de los ingleses, 3 eran hijos del

---

76 Únicamente Ferrol cuenta con una investigación exhaustiva, aunque ligada fundamentalmente a la realidad dieciochesca y a la presencia de población militar. Cfr. MARTÍN GARCÍA, A.: *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León, 2005. Para el caso de Baiona vid. GARCÍA GARCÍA, M.: Op. cit., p. 12.

77 Archivo Histórico Diocesano de Tui (en adelante AHDT), Libros parroquiales, Santa María de Baiona, libro 1.

78 Los irlandeses eran los de Thomas Fuite con Aldonza de Romay (29/09/1586) y Juan Daniel con Ginebra Comín (¿/1587); los ingleses eran los de Juan Altrape, con Dominga Pérez, vecina de Bouzas (¿/05/1586) y Richarte Gralton con Violante Suárez, hija de Jácome García (¿/1587), mientras que los flamencos correspondían a Diego de Olebaca con Gregoria de Amill, hija de un labrador de la tierra de San Martiño (28/02/1589) y el del bombardero Estebo Piller con Isabel Díaz, vecina de la villa (14/08/1589).

79 Se trataba de una hija del mercader Patrique Artur y su mujer María Dubale bautizada el 3 de abril de 1591 y de un hijo de Duarte Corle y Marina Domínguez, bautizado el 21 de enero de 1593. AHDT, Libros parroquiales, Santa María de Baiona, libro 1.

mismo matrimonio<sup>80</sup>, y en el de los irlandeses lo eran 2<sup>81</sup>, mientras las referencias a los padrinos parecen indicar las estrechas relaciones existentes entre las familias, no en vano de los 12 padrinos registrados 8 eran mercaderes extranjeros<sup>82</sup>.

Aunque también en este caso se trata de una muestra tardía, la parquedad de estas cifras conduce a suponer que la colonia extranjera asentada en la villa era necesariamente reducida. Bien es verdad que en periodos anteriores pudo haber sido mayor, pero conviene resaltar a este respecto que en el caso de Vigo, para el que se dispone de datos previos y a priori más favorables para registrar una mayor presencia de extranjeros, la realidad se revela bastante similar. Así entre 1565-69 en sus actas se localizan los bautismos de 5 niños de padres o padrinos extranjeros, 1 matrimonio con un contrayente inglés y 14 con contrayentes portugueses<sup>83</sup>.

La confluencia de las informaciones procedentes de los protocolos notariales y de los libros parroquiales parece diseñar una imagen de la comunidad extranjera de Baiona marcada por la existencia de un reducido número de mercaderes estantes y otro mucho más numeroso de transeúntes. Los datos obtenidos de los protocolos permiten perfilar un poco mejor la cuestión, en tanto que la reiteración de los mismo nombres en las escrituras facilita la identificación de los primeros, destacando entre los ingleses Fernando Debon o Arnao Wouters (Vutres) y entre los irlandeses Duarte Grant (Grande), Patrick Artur y diversos miembros de las familias Lombart (Lombardo) o Comeford (Comeforte). Todos ellos suelen aparecer como factores, fiadores y redistribuidores de mercaderes de su misma nacionalidad debido a su conocimiento de la situación local y a sus contactos.

A estos efectos las relaciones familiares se configuran como factores de gran importancia en el desarrollo de la actividad comercial, una realidad bien conocida merced a los estudios sobre otros enclaves portuarios<sup>84</sup>. El caso de los Comeford, por ejemplo, resulta paradigmático, en tanto que se trataba de una familia irlandesa natural de Waterford (Gataforda) que contaba con un representante establecido en A Coruña, Roberto, mientras varios de sus hermanos se asentaban en Baiona, de modo

---

80 El matrimonio de Richard Grafeton y su mujer Violante Suárez, que bautizan una hija el 11 de enero de 1588, otra el 29 de septiembre de 1589 y una tercera el 22 de octubre de 1591.

81 Nos referimos a Nicolás Fuit y Aldonza de Romay, que bautizan una hija el 23 de agosto de 1587 y un hijo el 1 de marzo de 1589.

82 En los 4 casos restantes figuran como padrinos el regidor Pedro Gómez, el médico licenciado Nieto y dos individuos sin identificación profesional.

83 Significativamente, el inglés casado en Vigo era Juan Altrape, el mismo que siendo ya viudo volvería a casarse en Baiona. Vid. GONZÁLEZ MUÑOZ, M.C.: Op. cit., p. 255.

84 Dado que la bibliografía en torno a este asunto ha proliferado mucho en los últimos años y aparece distribuida entre numerosos estudios de carácter local, para una visión de conjunto vid. VILLAR GARCÍA, B. (Dir.): *I Coloquio Internacional Los extranjeros en la España Moderna*, Málaga, 2003.

que entre ellos y los primos que permanecían en Irlanda iban a desarrollar una intensa actividad mercantil<sup>85</sup>. Bien es verdad que ésta no era la única forma de hacer negocios y la documentación notarial muestra una realidad muy heterogénea, en la que algunos mercaderes extranjeros aparecen vendiendo directamente al por menor<sup>86</sup>, otros utilizan como factores o apoderados a baioneses nativos<sup>87</sup>, escrituran operaciones a realizar en otras plazas<sup>88</sup>, o se limitan a vender sus mercancías y a registrar el numerario obtenido para emplearlo en puertos españoles<sup>89</sup>, etc. La casuística es muy variada y la información lo suficientemente numerosa para exigir un tratamiento monográfico, objetivo que esperamos abordar en próximos trabajos. De momento hemos de conformarnos con trazar un rápido esbozo de una situación llamada a experimentar importantes modificaciones a lo largo del período. En este sentido es evidente que no se puede valorar adecuadamente el papel de los mercaderes foráneos en el comercio local y la importancia relativa de las diversas nacionalidades sin tener en cuenta los avatares de la coyuntura, un elemento que sigue presentando grandes lagunas a día de hoy.

### 3. Las manifestaciones fiscales de la coyuntura mercantil

La falta de registros portuarios y la escasez de la documentación notarial obligan a trazar la evolución de la coyuntura mercantil baionesa a partir de los registros

---

85 ARG, leg. 1237, nº 58. “Roberto Comefort y compañía con el corregidor y ayuntamiento de Baiona sobre imponer tributos a los géneros que introducen”. Año 1592.

86 Éste sería el caso del mercader inglés Jorge Quiren, quien en 1576 reúne un mínimo de 91 obligaciones por venta de “centeno de la mar”, escrituras concertadas sobre todo con vecinos de Cangas, Moaña, Tomiño y algunos portugueses por pequeñas cantidades, casi siempre inferiores a los 10 bucos de cereal. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPPO), Protocolos notariales de Baiona, escribano Pedro García, nº 2498 (1).

87 Éste sería el caso de Artur Jabson y Tomas Alabaster, dos mercaderes vecinos de Londres que en enero de 1576 daban su poder a Álvaro de Carballal para el cobro de una deuda en Ourense. AHPPO, Protocolos notariales de Baiona, escribano Pedro García, nº 2498 (1), f. 30.

88 En octubre de 1575, por ejemplo, el mercader francés Remi Ponthieu daba poder a tres mercaderes ingleses estantes en Baiona para el cobro de 120 ducados a dos ingleses vecinos de Sevilla “que me deben por virtud de una cédula de cambio a ellos dirixida por Pedro de Alana, residente en la dicha ciudad de Ruán”. AHPPO, Protocolos notariales de Baiona, Pedro García, n 2335 (3), s.f.

89 No sólo los ingleses iban a beneficiarse de tales licencias, y así ante el escribano Pedro García en un periodo de tres años (de noviembre de 1574 a junio de 1577) registrarían los beneficios de sus ventas los irlandeses David Go y Nicolás Lince (800 ducados), los ingleses Cristóbal Proin y Roberto Jaquez (500 ducados), Artur Jabson (1600 ducados), Giraldo Sinton (250 ducados), Cristóbal de Aranbruke (1180 ducados) y los bretones Juan Norman (350 ducados) y Juan Riforte (1450 ducados). Todos ellos afirmaban registrar el dinero para llevarlos “al reino de Andalucía a emplear en mercaderías”. AHPPO, Protocolos notariales de Baiona, escribano Pedro García, nº 2335 (2), f. 314, 2498 (1), ff. 96, 104, 124, 317 y nº 2499 (1), ff. 143, 146 y 287.

fiscales, con todas las limitaciones que de ello se derivan. Los ingresos de las rentas reales se constituyen así en nuestra principal fuente de información, pese a las lagunas que les afectan y a las que habremos de referirnos en adelante. En otro orden de cosas, el acercamiento a este tema exige tomar en consideración tanto los vaivenes derivados de la gran política como los vinculados a la casuística local y regional. En este caso las limitaciones de espacio y la existencia de una rica bibliografía sobre los primeros, encabezada por los trabajos ya citados de C. Gómez-Centurión y de J.E. Gelabert, nos eximen de ahondar en la cuestión y nos facultan para centrar el análisis en los aspectos particulares de la coyuntura comercial.

De entrada convendría insistir en que la evolución de las rentas reales en Baiona se encuentra claramente condicionada por la presencia de tratantes ingleses en la villa. De ahí que en 1564 el concejo baionés hubiera de enviar un procurador a la corte en solicitud de que el encabezamiento de alcabalas se hiciera “con rebaja”. La razón aducida era “el poco trato e contrato por la mar” debido a que la contratación inglesa se había pasado a la villa de Vigo, lo que también explica las lamentaciones de los arrendadores locales, quejosos ante las pérdidas sufridas en su negocio<sup>90</sup>. Dos años más tarde las rentas reales de Baiona iban a arrendarse en 710.000 maravedís anuales atendiendo a que no había contratación inglesa en la villa y con la salvedad de que “si se manda venir la dicha contratación a esta villa e no a la de Vigo” las rentas reales valdrían mucho más<sup>91</sup>.

Lamentablemente, a día de hoy carecemos de una información completa que nos permita fijar con exactitud la cronología de las estancias inglesas en una u otra localidad, lo que constituye una importante limitación que afecta tanto a la coyuntura de Baiona como a la viguesa. En este sentido parece claro que un estudio en profundidad del comercio baionés no puede hacerse aisladamente, sin tomar en consideración lo que acontece en otros puertos cercanos, y sobre todo en el de Vigo.

Un segundo elemento a tener en cuenta cuando se pasa revista a la evolución de la fiscalidad de la villa tiene que ver con la existencia de unos datos contables poco precisos y altamente sospechosos. Con respecto a la primera de las cuestiones las fuentes manifiestan un cierto arcaísmo contable, dado que las rentas no distinguen ramos, de modo que “todas las rentas andan en un miembro, sin haber división<sup>92</sup>.

90 GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, pp. 185 y 192.

91 Previamente, en las instrucciones dadas al regidor encargado en la corte de negociar el precio del encabezamiento de la villa se le indicaba que “antes del encabezamiento se sepa dónde se a de azer” (la carga y descarga inglesa). GARCÍA ORO, J. y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 199.

92 En la documentación hacendística enviada a la corte se especificaba también que “no ay feria ni mercaduría franca, salvo el privilegio que tienen los vecinos desta villa de Monterreal de Vayona para no pagar alcabala de lo que vendieren dentro de los muros della”. AGS, Expedientes de Hacienda (EH), n° 96, f. 65.

Considerando la importancia atribuida tradicionalmente a la actividad marítima baionesa, la situación no deja de resultar un tanto sorprendente y conlleva la práctica imposibilidad de diferenciar los ingresos en concepto de diezma de los de alcabala.

Con todo, los problemas más graves tienen que ver con los fraudes que afectaban a las contribuciones. De hecho, la real hacienda mantendría un prolijo pleito con los arrendadores de las rentas reales a causa de los 12.000 ducados que supuestamente debía la villa del encabezamiento de 15 años (1565-1580). Éste fue el motivo por el que se envió un oidor a la localidad en 1580 con la misión de efectuar una residencia, en el transcurso de la cual se pondría de manifiesto la implicación de alguno de los municipales en la malversación, llegando a condenarse por este motivo al regidor Juan Trapa de Jobe<sup>93</sup>. A mayor abundamiento, el regidor inicialmente enviado a la corte para tratar del asunto acabaría viéndose involucrado en el mismo, por lo que su designación había de provocar fuertes divisiones en el seno de la corporación y la orden de revocación de su poder por parte del juez de residencia<sup>94</sup>. El embargo por parte del mismo juez de diversas viviendas y propiedades de los arrendadores de rentas y de los regidores implicados supondría la culminación de este episodio<sup>95</sup>, sin duda el más grave de los que afectaron a la administración de las rentas reales en la segunda mitad del siglo<sup>96</sup>.

Dado que nuestro objetivo en este trabajo no es desarrollar un análisis en profundidad de la coyuntura fiscal, sino trazar una breve panorámica de las grandes tendencias evolutivas del comercio baionés en la segunda mitad del Quinientos, las dificultades descritas hasta este momento no impiden que intentemos un primer acercamiento al tema. Para ello utilizaremos como punto de partida las averiguaciones de alcabalas conservadas en el Archivo General de Simancas, que se circunscriben al periodo 1557/1561 y 1579/1584<sup>97</sup>.

Aun tratándose de dos fechas aisladas y bastante alejadas entre sí, la cronología resulta interesante por cuanto la primera etapa vendría a coincidir en el tiempo con el

93 Según figura en las actas municipales, en el año 1580 el concejo acordaba “que se cobre la condena” a dicho regidor porque la ciudad necesitaba recursos para pagar 7.000 ducados a la hacienda real en que había sido condenada por las rentas de 1577. Cfr. GARCÍA ORO y PORTELA SILVA, M.J.: *Baiona de Miñor...*, p. 324.

94 *Ibidem*, p. 331.

95 De hecho, el 8 de septiembre de 1580 el concejo acordaba proceder al arrendamiento de las propiedades (viñas y casas) de los regidores condenados y de los arrendadores de las rentas reales que habían sido entregadas a la villa. *Ibidem*, p. 291.

96 En todo caso, no sería el único, pues según figura en un pleito planteado ante la Audiencia por el concejo de Baiona en 1585, las sobras de alcabalas de ese año y del siguiente y las rentas y propios de la villa se habían mandado secuestrar por orden del licenciado Gudiel, enviado a la villa para averiguar el valor de sus alcabalas. ARG, nº 747- 17.

97 AGS, Contadurías Generales (CG), leg. 2305 y 2307 respectivamente.

proceso de reordenación del tráfico mercantil en el eje Castilla-Flandes-Inglaterra y la segunda con los momentos previos al embargo de navíos ingleses y holandeses en los puertos españoles decretado por Felipe II en 1585. A nivel local cabría recordar que en 1556 se había firmado el primer acuerdo entre el concejo de Baiona y los mercaderes ingleses, aunque su eficacia debió de ser limitada, dado que fue a comienzos de la década siguiente cuando Baiona promovió el litigio con Vigo por el control de la contratación extranjera.

Descendiendo a las cifras concretas, en la documentación simanquina durante 1557/1561 el obispado de Tui aparece encabezado en 2.334.500 maravedis, siendo la villa de Vigo y sus feligresías las que se reparten la mayor porción de la carga fiscal, con 630.000 mrs. (27%). Por debajo de ellas se situaba Baiona, con 485.000 mrs. (20%) y a mayor distancia Redondela con 315.000 mrs. (13,3%). Según estos datos, Vigo y Baiona satisfacían prácticamente la mitad del encabezamiento de todo el obispado, con una clara diferencia a favor de la primera, que parece disfrutar de un notable auge comercial. De hecho, los propios redactores del documento en el capítulo dedicado a Vigo ya señalaban que "...no es de los puertos que tiene licencia para cargar y descargar y todo lo que en él se contrata es en perjuicio de La Coruña i de otros puertos en que está permitida la carga y descarga, por lo qual se debe mirar mucho en el precio en que se debe encabezar y proveer que no se perjudique a los otros puertos". En tales condiciones se entiende mejor el recurso de Baiona a los tribunales y la preocupación de sus regidores por las actividades que se desarrollaban en la villa vecina.

Si se toman en consideración los datos del segundo de los periodos, el correspondiente a los años 1579/1584, la situación presenta algunos cambios significativos. De entrada el obispado aparece encabezado en una cantidad mucho mayor, de 5.788.465 maravedies, siendo Baiona el principal contribuyente con 2.625.000 mrs., seguido a mucha distancia por Vigo con 1.037.500 mrs. Aunque el incremento de lo recaudado en Baiona encuentra parte de su razón de ser en el aumento de las cuotas de la alcabala que pagaban los forasteros<sup>98</sup>, no sería el único factor a tener en cuenta a la hora de analizar la situación. La comparación de algunas cifras complementarias incluidas en las averiguaciones de uno y otro momento resultan muy ilustrativas al respecto. Así, mientras en 1557/1561 la población de Baiona se cifraba en 394 vecinos, dos décadas más tarde su monto ascendía a 915, un incremento de más de 500 vecinos que aún siendo difícil

---

98 En las condiciones del encabezamiento de 1557/1561 se señala que los forasteros habrían de pagar el 3% de lo que vendieren en concepto de diezma y alcabala, mientras en 1579/1584 se señala que "la renta de alcabalas y diezma de la mar se tiene por costumbre de arrendarse junto, con que pagan los forasteros a 5% y los vecinos a 2%.

de admitir en sus términos numéricos, parece no dejar lugar a dudas sobre el hecho de que se trataba de una población en proceso de crecimiento.

En el mismo sentido se orientan los datos sobre el valor alcanzado por las rentas reales y, lo que es más significativo, sobre las sobras de rentas correspondientes a cada una de las cronologías. Así mientras en 1558/1561 Baiona figura con unas sobras de 184.000 mrs., en 1579/1584 las sobras habrían ascendido a 1.036.968 mrs, una diferencia de más de 800.000 maravedís, que aun pudiendo estar influida por los cambios en el sistema de percepción, vendría a confirmar esa imagen de Baiona como una localidad en auge y capaz de sobrepasar a su rival Vigo, que se habría visto claramente perjudicada por la cédula real de 1569 que prohibía el comercio extranjero<sup>99</sup>.

Los momentos previos a la ruptura de las buenas relaciones con Inglaterra, por lo tanto, parecen configurarse como una etapa especialmente favorable para el comercio baionés, circunstancia llamada a modificarse en adelante, como pondrían de manifiesto los ataques sufridos por la villa en 1585 a cargo de dos flotas inglesas comandadas por Francis Drake. La plasmación de esta nueva realidad vuelve a resultar claramente perceptible a través de la información fiscal, al menos desde 1590 y a la luz de las cifras de encabezamientos. De hecho, en ese año las rentas reales de Baiona se habrían encabezado en 1.300.000 maravedís, una cifra muy inferior a la manejada en los períodos previos y que estaba destinada a experimentar todavía un mayor descenso, hasta caer a los 900.000 maravedís en 1604<sup>100</sup>.

Estas cifras vendrían a coincidir en el tiempo con una etapa de creciente militarización del reino, una nueva realidad que en el caso de Baiona había de conllevar su conversión en un presidio, esto es de un enclave dotado de una guarnición permanente formada por soldados de los Tercios<sup>101</sup>. Ante esta tesitura, la población hubo de hacer frente a problemas inéditos, como dar alojamiento o socorrer a los soldados, mientras los comerciantes trataban de sortear los inconvenientes derivados de los embargos de mercancías para la armada, la búsqueda de espías por parte de las autoridades militares o los ataques de los corsarios. Tales condiciones parecían destinadas a poner fin a los buenos tiempos del comercio baionés de manera definitiva, en tanto que la evolución de la coyuntura general iba a hacer cada vez más difícil el retorno de la bonanza.

---

99 De hecho, 1569 ha llegado a ser considerada una “fecha nefasta para Vigo”, un punto de inflexión fundamental en la coyuntura local. Cfr. GONZÁLEZ MUÑOZ, M.C.: Op. cit. p. 263.

100 Cfr. JUEGA PUIG, J.: “Pontevedra na Idade...”, pp. 216-217.

101 SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: “Una aproximación al origen...”.

## Conclusiones

De entrada cabría insistir en que este trabajo se plantea como el primer acercamiento a un tema que exige una investigación más profunda y completa, en la que habrá de tenerse en cuenta la situación de los puertos limítrofes, tanto los de las Rías Baixas como los del norte de Portugal. Considerando que hasta la fecha el grueso de los trabajos se han dirigido a describir la lucha desarrollada por Baiona en defensa del privilegio de la contratación extranjera, en este caso hemos tratado de reorientar el análisis para dedicar más atención a la estructura comercial de la villa y a los efectos que en ella habría tenido su condición de puerto privilegiado.

A este respecto la comparación de su situación con la coruñesa se ha revelado sumamente sugerente y permite concluir que Baiona supo aprovechar mejor que la capital herculina su monopolio del comercio extranjero en Galicia. La cercanía a Portugal y las buenas relaciones establecidas por el gobierno local con los mercaderes foráneos serían las bases de esa primacía comercial de la villa sureña, que sin embargo debió enfrentarse al reto de evitar la competencia de los puertos señoriales de los alrededores, fundamentalmente el de Vigo. Y los datos de la coyuntura mercantil de ambas localidades parecen demostrar que esa lucha de Baiona acabó resultando bastante eficaz. Así la evolución de sus ingresos alcabalatorios indica que la intervención real en el asunto fue suficiente para transformar radicalmente la situación entre mediados de siglo, en que el predominio vigués parece claro, y los primeros años 80 en que será Baiona la destinada a cobrar ventaja.

Pese a tal evidencia, y por más que el papel comercial de esta villa le permitiera alcanzar relevancia en el conjunto de Galicia, tanto los contratos de fletamiento como las demás escrituras notariales demuestran que su actividad mercantil no admitía comparación con la de otras plazas españolas con presencia en las rutas internacionales. En el ámbito del comercio marítimo Baiona se perfila como un enclave fundamentalmente intermediario que en su condición de puerto de salida se orientó fundamentalmente al comercio a media distancia teniendo a Andalucía como principal destino. Se trataba de una ruta tradicional del comercio gallego a la que la Carrera de Indias dotó de mayor atractivo y cuya mayor virtualidad pasaba por permitir la utilización de barcos de porte mediocre, facilitar la intervención de maestros y cargadores locales y dar salida a la producción de pescado, madera y vino, los productos que constituían la trilogía de las producciones gallegas exportables.

Ahora bien, el factor que realmente daba un tono distintivo al puerto baionés era su condición de escala en las rutas internacionales que conectaban los países del Canal de la Mancha con Portugal y Andalucía. Merced a dicha función, la villa iba a convertirse en un foco redistribuidor de productos extranjeros, sobre todo textiles

ingleses y cueros irlandeses, a cuya sombra se asiste al establecimiento de una colonia extranjera de límites no bien definidos. Desde el punto de vista mercantil los grupos más relevantes iban a ser los ingleses e irlandeses, aunque razones de proximidad geográfica y complementariedad económica explican que los más numerosos entre los asentados fueran los portugueses. Independientemente de su nacionalidad, los mercaderes foráneos se configuran como un grupo poblacional constituido fundamentalmente por transeúntes, aunque contando con el apoyo de un reducido núcleo de residentes con activa presencia en la vida económica local. En este orden de cosas, y pese a que los ingleses han sido los que han suscitado mayor interés entre los investigadores hasta la fecha, el acercamiento al grupo irlandés se ha revelado muy interesante, sobre todo por su vocación de permanencia y la importante actividad desarrollada en la villa.

Evidentemente, esta presencia foránea refuerza mucho la imagen de Baiona como plaza de comercio internacional, pero no cabe llamarse a engaños a este respecto, en tanto que las informaciones reunidas coinciden en caracterizar su comercio como pasivo y dependiente de la iniciativa extranjera. Esta circunstancia constituía un importante lastre para el comercio baionés y ayuda a entender por qué el cambio de coyuntura derivado del conflicto entre España e Inglaterra no sólo supuso una temporal restricción de los intercambios, sino también una importante limitación de cara al futuro.