

O COMERCIO MARÍTIMO EN PONTEDEUME NOS SÉCULOS XVII E XVIII

Xesús Andrés López Calvo

1. INTRODUCCIÓN

Galicia ten una historia marítima importante. En cada época esa historia convértese en exclusiva e determinada, pero é sempre unha historia importante e con necesidade de ser coñecida e divulgada. Certamente son moitos os aspectos que merecerían ser evocados. Tamén son moitos os historiadores e economistas que investigaron a singularidade desta historia dende o punto de vista do comercio. Desta volta e con esta achega, pretendemos ofrecer noticias dos feitos de mar no que o comercio deu desenvolvemento social, demográfico e económico a Pontedeume, e isto nun segmento moi concreto de tempo: os séculos XVII e XVIII.

A limitación a este arco de tempo vén dada polas fontes principais usadas para este estudo. O primeiro conxunto está constituído por documentos fiscais, actas e procedementos de rexistro dos barcos que atracaban con mercadorías na ría e porto de Pontedeume. Os correspondentes ao século XVII están recollidos nun atado titulado *Libro de Visitas a Navíos* que se conserva na Sección de Facenda do Fondo Xeral do Arquivo Municipal de Pontedeume (a partir de agora AMP)¹. Un rexistro que describe a actividade fiscal e aduaneira exercida pola administración local e a da Coroa nos navíos que atracaron en Pontedeume entre 1623 e 1655. O segundo conxunto de fontes está integrado por documentos do século XVIII de procedencia notarial, protocolos de certos escribáns que datan operacións e preitos mantidos por comerciantes con intereses na nosa vila e que se conservan nos fondos do Arquivo Histórico de Protocolos Notariais da Coruña (a partir de agora AHPNC). No último lugar, o resto das fontes, consignamos a utilización de actas da Corporación eumesa, da literatura económica ou bibliografía ilustrada e técnica desta época.

1. AMP, Sección 1.14 Facenda, *Libros de visitas a navíos 1623-1804*, Atado 171. Aínda que a nomenclatura de catalogación o consigna como libro, o certo é que se trata de fascículos soltos e cosidos ordenados con maior ou menor rigor cronolóxico, pois aínda que no correspondente catálogo figuran as datas 1623-1804, o certo é que só se achegan datos do segundo cuarto do século XVII.

A actividade fiscal do Antigo Réxime baseábase, entre outras cargas, nos impostos sobre o consumo que comprendían tres seccións: a primeira, os dereitos sobre tránsitos de mercadorías e dereitos aduaneiros; a segunda as *alcabalas* (unha parte de cada dez de todo o que se vendía) e os *centos* (recargas do 1% das rendas); e a terceira o gravame sobre consumos especiais, uns establecidos a xeito de *estanco* ou monopolio da renda dun artigo (sal, azougue, tabaco, chocolate...), outros a xeito de *sisas*, é dicir o pago dunha cota por unidade de medida do artigo gravado, nos lugares de produción ou colleita. A administración da Coroa esixía o control destes cobros, o mesmo que a recadación de propios do Concello da Vila para a *Décimo do Mar*, o que motiva a redacción por parte dos escribáns de concretos instrumentos como o citado *Libro de Visitas a Navíos*. Fracasado a intento do marqués de la Ensenada dunha reforma fiscal que dotase ó Estado dos medios necesarios para a súa política, créanse os tributos modernos como o impostos sobre a renda ou o de sucesións, o que obriga á redacción e compilación doutro tipo de instrumentos contábeis, rematando así a utilidade do *Libro de Visitas a Navíos*.

Asomándonos a esta fiestra non pretendemos facer a historia marítima de Pontedeume. Carecemos de formación para semellante análise e síntese, pero si pretendemos facer unha nova achega ao conxunto de toda unha cultura: a cultura marítima, que tanto ten definido a historia local eumesa.

2. O COMERCIO NUN PORTO DE MAREA: VISIÓN DIACRÓNICA

Ofrecemos agora testemuños documentais e diferentes descricións do porto de Pontedeume en manuais de época, que nos axudarán a percibir a evolución da súa actividade comercial. En calquera caso, cómpre sinalar que Pontedeume herda as vantaxes da proximidade do antigo eixe viario Braga – Faro, que coincide en parte coa vía romana *per loca marítima*. Sobre este eixe estaban os tres portos galegos máis importantes da Idade Media: A Coruña, Padrón e Pontevedra. Coruña e Betanzos tiñan un bo acceso a Santiago. Os seus respectivos camiños uníanse en Mesón do Bento. Dende Betanzos a ruta seguía cara ao norte até Pontedeume, Ferrol e Cedeira, que quedaban así integradas, aínda que lonxe, neste sistema viario o que favorecía as comunicacións por mar, tanto de cabotaxe como de tráfico interno.

2.1 Na Idade media: do reguengo ao señorío

Cómpre dicir que Pontedeume, fundada no 1270 polo Privilexio de Benavente, non semella que fose planeada con moitas ambicións mercantís. De feito, a única actividade que regula a súa Carta Póboa é a da pesca:

“Otorgámosles (...) todos los nuestros derechos (...) salvo portazgo de baxeles et de los otros navios que y aportaren y o que vinieren a pescar de otra parte, pero los pobladores de esta puebla et de su alfoz que pudieren buscar libremente por la mar, que pesquen libremente sin otro embargo, et que non den portazgo nin derechos ningunos de lo que pescaren con los navios en la villa en su alfoz”².

Efectivamente, o seu nacemento non se debeu, como os casos de Ortigueira, Cedeira, Muros ou mesmo Noia, ao desexo de acadar obxectivos económicos. Ben sabemos que xurdiu por pedimento dos primitivos e acéfalos habitantes destas terras, sobre todo daqueles que se radicaban preto das cabeceiras da ponte de pedra e aos que lles cumpría protexerse contra a pequena nobreza local. Precisamente escóllese como localización a propia cabeza sur da ponte, no fondal dunha ría de pouco calado e coa molesta veciñanza (sempre dende o punto de vista mercantil) de Betanzos, Ferrol e Neda.

Como en xeral os portos galegos eran abrigados e con moi boas condicións naturais, isto favorecía a súa actividade pois non necesitaban de moitos acondicionamentos para diques de abrigo, como acontecía noutras vilas mariñeiras fóra de Galicia. Por iso, son moi raros no medievo os peiraos sobre auga alta. Polo xeral, a zona portuaria, extra muros no caso de vilas amuralladas, estaba formada por unha praia onde podían varar habitualmente pequenas embarcacións e un arrabalde de casas que dispoñían a súa fronte ao mar, conformando esta disposición o que se coñece como un porto de marea.

Estes portos de marea situados nos fondos das rías, no momento da baixamar unha parte considerábel deles quedaba en seco ou nun lodeiro que facía imposíbel o acceso aos navíos varados. O casco destes barcos, cando eran medianamente grandes e estaban cargados, sufría moito nesa posición. A maior parte, para paliar o inconveniente, afastábanse cara ao exterior ou concentrábanse nas reducidas zonas que quedaban con auga profunda. Pero no caso de Pontedeume (o mesmo que Viveiro e Noia) contaban cun valioso elemento: a ponte de acceso á vila. A ponte, que delimitaba as augas navegábeis do río ou ría, servía de peirao de carga e descarga directa entre o buque e os vehículos de carrexo situados sobre o camiño. Así, a zona de cabeceira da ponte, xunto coas prazas para mercado, era a máis vital e a máis animada para o comercio, onde se efectuaba a estiba. Ao longo do tempo, as ribeiras coidáronse con esmero, pois a aproximación de navíos podía resultar afouta o que levará á progresiva construción de ramplas e peiraos.

Dende o século XII comérciase con panos, viño e coiros de vacún. Os barcos galegos levaban pouca mercadoría propia, vívese unicamente do transporte. Será a partir de mediados do século XIV, unha vez pasada a gran praga da peste negra, cando se comer-

2. A. LÓPEZ FERREIRO, *Colección Diplomática*, en: “Galicia Histórica”, 1 (1901) 161-169.

cie con materias básicas en grandes cantidades. O mercador é á vez armador e realiza un comercio activo.

Pero se con Afonso X se iniciou un movemento de fundacións urbanas no litoral costeiro galego para asentarse nun espazo excesivamente dominado polo señorío eclesiástico, o certo é que, ao longo da Idade media, Pontedeume, como a maioría dos portos do noroeste galego, sofre un proceso de señorialización. De feito, o rei Henrique II, mediante unha serie de concesións administrativas, pon baixo o control dos Andrade todo o chafrán Ortegal-Sisargas co que, indirectamente e a través de rexementos e correxementos, estende ese control mesmo a portos de reguengo como A Coruña, Viveiro ou Betanzos. Fernán Pérez de Andrade “o Bóo”, por privilexio de 19 de decembro de 1371, foi o primeiro desta liñaxe que mediatizou a vida económica dos portos deste sector³.

Este control de carga e descarga, de tributación por estadía e ancoraxe, aínda que con flutuacións segundo as circunstancias, mantívose até a época que nos ocupa, provocando moitos abusos no dereito de embargos para diversos fins, ben militares ben fiscais, o que fixo minguar o tráfico comercial. As enormes cargas e impostos ao que estaban sometidos polos señores e mesmo polos mosteiros como o de Montefaro evitaron o establecemento dun desenvolvemento comercial activo ou das actividades económicas que podían escapar ao control directo dos señores⁴. Como non todos os portos estaban habilitados para importar ou exportar mercadorías, os arrendatarios das rendas reais tiñan gardas ao longo do litoral costeiro que selaban as mercadorías e expedían o correspondente *albalá* de guía para a súa libre circulación.

En calquera caso, a principal fonte de riqueza para estes portos de marea residía na pesca da sardiña, aínda que feitos concretos tamén podían animar a actividade comercial dos portos galegos neste tempo. Por exemplo: o equipamento de provisións en xaneiro de 1496 para a Armada que, partindo de Laredo, conduciría á princesa Xoana de Castela a Flandes para casar co arquiduque Filipe. Así dispoñía a Real cédula da procedencia das provisións: “El bizcocho en Sevilla y Jerez. Asimismo, vinagre, aceite, habas, garbanzos y sal, cecinas, pescados, vacas, carneros en pie, toneles y todas las otras cosas en Betanzos y los otros puertos de Galicia”⁵.

3. “No conocemos bien el papel de Fernán Pérez de Andrade O Boo en el auge que experimentó Betanzos en su tiempo, ya que el comercio de esta villa, al efectuarse en su mayoría a través de La Coruña, se nos escapa. Sus sucesores Fernán Pérez II y su hijo Diego de Andrade fueron, entre los grandes nobles gallegos, los más directamente interesados en el comercio. Fernán Pérez armó naves en varias ocasiones; Diego acosando continuamente Betanzos, metido no siempre en negocios honrados, intervino también en el tráfico de pescado. Los dos protegieron a los mercaderes que venían a sus tierras y consiguieron la gran baza de atraer a Ferrol las galeras de Venecia y las grandes naves de la carrera de Flandes, obteniendo buenos ingresos con las rentas de los puertos y los obsequios de los mercaderes y patronos de las naves”. Cf. E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza 1988, 92-93 e 348.

4. Cf. J. A. CARNEIRO REY – M. A. RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, *Historia de Mugar dos*, Mugar dos, Concello – Reganosa 2004, 95-96.

5. A. LÓPEZ FERREIRO, *Galicia en el último tercio del siglo XV*, Vigo, Faro de Vigo 1968, 212-213.

2.2 No século XVI

Cando se pensa no século XVI, de inmediato vén á memoria o Renacemento e a Reforma como eventos diferenciados dunha liña ideolóxica. Pero tamén cómpre engadir un incipiente capitalismo se tamén se quere marcar a liña económica. Un capitalismo inicial que apunta sobre todo no comercio pero que non exclúe unha economía feudal, coexistindo ambas as dúas nunha estraña ensamblaxe.

Exportábanse materias primas de gran valor: la, seda, ferro... e importábanse despois os produtos manufacturados, co que o que se vendía por valor dun, mercábase logo por valor de dez. A pesar de que houbo propostas de aplicar un estrito control aduaneiro, o certo é que son as grandes compañías dedicadas ao comercio colonial, convertidas en auténticas entidades públicas ou paraestatais, as que limitan ou favorecen segundo o caso, a expansión deste tipo de comercio⁶.

Outra proposta para inverter o estado de crise económica xeneralizada estaba en impedir o beneficio dos rexedores de vilas e cidades (os actuais concelleiros) que, ao ser os seus cargos de carácter vitalicio, beneficiábanse mediante pequenos monopolios do abastecemento dos sectores básicos: carne, peixe, la, aceite..., encarecendo os produtos para aumentar as ganancias⁷.

Carecemos de probas documentais para saber en que momento a testeira da ponte de pedra cede a función de lugar de atraque e descarga a un peirao ou rampla. Do comercio marítimo destas épocas soamente hai noticias soltas, entre elas as do licenciado Bartolomeu Sagrario de Molina, na súa *Descripción del Reino de Galicia*, que data da primeira metade do século XVI, cando tenta describir os principais portos de mar galegos di de Pontedeume:

*“En esta villa de las Puentes de Eume, donde dije arriba que está aquella maravillosa puente, es pueblo de tanta frescura de árboles, y de tan deleitable asiento y vista, que se puede llamar el vergel de Galicia; abunda de muchas frutas. Tiene tan agradables que en toda Castilla y en otras muchas partes se haría gran fiesta de ellas”*⁸.

6. Cf. B. BARREIRO MALLÓN, *Las ciudades y villas costeras del norte de Galicia en el contexto internacional del siglo XVI. Lección inaugural en la solemne apertura del Curso 1999-2000*, A Coruña, Universidade 1999, 13-ss.

7. Cf. M. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, *Felipe II y su tiempo*, Barcelona, Círculo de Lectores 2000, 169-170.

8. Cf. *Descripción del Reino de Galicia por el Licenciado Molina. Introducción, transcripción, notas y comentarios de José Antonio Parrilla. Prólogo de Ramón Villares*, A Coruña, Supervisión y Control S.A. 1998, 111. Cómpre facer notar que, máis que unha descrición obxectiva, a redacción deste documento obedece ao obxectivo de facer unha loanza subxectiva de Galicia, pero eso non implica a falla de veracidade do dato que, en xeral, as vilas costeiras galegas tiñan unha brillante vida pesqueira.

A actividade da pesca e o seu comercio viña regulada polos gremios de mareantes sendo, nalgunhas praias e portos, unha actividade comunitaria ou gremial, como por exemplo acontecía en Pontevedra co uso do aparello coñecido como *cerco real*. Posibelmente fose Viveiro, neste século, o gran porto de marea galego⁹.

Tamén é desta época o esforzo defensivo das vilas costeiras de Galicia fronte ás hostilidades corsarias, tanto de proxectos defensivos territoriais como de organización de milicias. Se en anos anteriores o principal teatro de operacións militares da monarquía hispana era o Mediterráneo por mor da loita contra o imperio turco, a raíz do problema flamengo (1567) e a anexión do imperio portugués en 1580 será o Atlántico o que soporte o groso das operacións navais. Neste contexto Galicia preséntase como unha área privilexiada pola súa situación entre Portugal e Inglaterra e o interese da Coroa incrementase dun xeito considerábel¹⁰.

Enxeñeiros italianos como Tiburcio Spanochi axudan a ver Ferrol, ademais dun excelente porto de refuxio para os barcos en tránsito, sobre todo os de pesca, a ser cotizado como posíbel arsenal que Alonso de Bazán desexaba construír para o abastecemento da Armada de Filipe II. O perito toscano afirma do porto de Ferrol: “uno de los más seguros y capaces que yo haya visto (...) con su canal estrecho y su puerto natural de dos leguas de largo, y sobre todo sus dos ensenadas muy anchurosas: en la punta de una de ellas, a la mano izquierda, está la villa de Ferrol (...) y de la otra parte, en la otra ensenada de mano derecha, hay la villa de Mugaros”. Nesta punta suxire Spanochi que se fagan os estaleiros e depósitos pero insiste en que este porto é particularmente vulnerabel dende a ría de Ares, polo que o seu equipamento levaría consigo en todo caso a fortificación desta ría, especialmente na zona chamada do Pieiros. Este plano tarda varios decenios en ser realidade, pero cando nos inicios do século XVIII a vila de Ferrol presenta á Coroa demanda da súa total reconstrución por mor das obras de instalación da Armada no seu recinto, prodúcese unha emigración considerábel cara ás vilas de Viveiro, Cedeira, Pontedeume e Bentanzos, pasando Ferrol duns 250 veciños ben acomodados a uns 100 indixentes¹¹.

2.3 No século XVII

A economía da sociedade española anterior ao século XVII tiña unha dobre base: a agricultura e a minería americana. Pero á chegada do 1600 este dobre pivote sufrirá unha transformación.

9. Cf. J. GARCÍA ORO – M. ROMANÍ, *Viveiro en el siglo XVI*, en: “Estudios Mindonienses” 5 (1989) 14-35.

10. Cf. M. C. SAAVEDRA, *Ferrol a finales del siglo XVI: Actividad militar y desarrollo económico*, en “Estudios Mindonienses” 3 (1987) 267.

11. Cf. J. GARCÍA ORO – M. J. PORTELA SILVA, *Noia en 1599. A experiencia da guerra e da peste na Galicia do Renacemento*, Noia, Edicións do Círculo Filatélico e Numismático 2004, 35-37.

A falta de melloras nas técnicas e sistemas de produción implica que sexan as colleitas (sempre en función das condicións meteorolóxicas) as que determinan a riqueza do país. Pero, as mortíferas epidemias, as inesgotábeis guerras e a falta de cereal panificábel, converteron o século XVII nunha época de crise xeneralizada e depresión demográfica.

Nas *Memorias del Arzobispado de Santiago*, redactadas en 1607 polo cóengo dignidade de cardeal do cabido da catedral compostelá, Jerónimo del Hoyo, no capítulo dedicado a Pontedeume atopamos esta descrición do porto:

*“Esta villa está fundada junto a un río caudaloso por el cual sube la marea cuando crece el mar y por él entran navíos cargados de todas mercaderías y así es esta villa puerto de mar (...) Por este río como hemos dicho, suben muchos navíos de Francia y de Flandes y de Vizcaya y de Portugal y de otras muchas partes, con todo género de mercancías, y así, en la dicha villa hay hombres que tratan en ellas y que en breve se suelen hacer ricos. También se embarca en este río todo género de vinos de lo que se coge en la tierra y se lleva a Asturias y a Vizcaya y a otras partes”*¹².

No 1602 a parte da ponte que facía de peirao atopábase tan mal polo desgaste do traballo do mar que motivou reparacións que non ampliacións¹³. A reparación foi custeada polos propios mareantes: “En el año de 1602, por ante Gregorio López, escribano de número, los mareantes se obligaron a pagar al Maestro que compusiese el peirao”¹⁴.

No 1637 desenvólvese un preito entre mareantes de Ferrol, A Graña e Mugarbos, contra os de Ares, respecto aos lugares, tempos e artes de pesca, autorizándoselles que pescaran nas costas de Centroña pero sen innovacións, só coas artes do xeito, de noite e conforme os costumes tradicionais¹⁵.

Foi o segundo terzo dese século unha época de importante asentamento de mercadores ingleses en Pontedeume. Pero as problemáticas relacións entre Inglaterra e a monarquía hispana provocaron a súa expulsión e o embargo dos seus bens, freándose así unha importante actividade comercial.

12. J. DEL HOYO, *Memorias del Arzobispado de Santiago. Transcripción del manuscrito original del año 1607, que se guarda en el Archivo de la Mitra Compostelana*, Santiago de Compostela, Porto Editores 1944, 306-307.

13. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines de Pontedeume. Denominación, Morfología y Actividad en el espacio Público (1270-1970)*, Pontedeume, Concello 2007, 66.

14. J. A. LÓPEZ CALVO, *El Libro Registrador de Propiedades del Concejo en el Fondo de Patrimonio del Archivo Municipal. Unos apuntes sobre Pontedeume y su alfoz en el siglo XVIII*, en: “Compostellanum” 41 (1996) 3-4, 542.

15. *Ibid.*, 538-539.

2.4 No século XVIII

Unha das maiores preocupacións que tiveron os ilustrados foi o fomento do comercio, sendo este o sector económico que obtivo o maior desenvolvemento no século XVIII. A dinastía borbónica e a Ilustración defenderon e animaron o estímulo e a liberdade do comercio por vía marítima, en especial a colonial, criticando as taxas, os impostos e a regulamentación excesiva sobre a compra ou venda de produtos e mercadorías¹⁶.

En 1785 comeza a funcionar na Coruña o *Consulado del Mar*, unha institución de corte ilustrado dedicada a fomentar as fontes de riqueza naturais seguindo parámetros de corte fisiócrata francés. O *Consulado del Mar* entendía de asuntos de navegación, industria e comercio. Daquela especie de academia nacerán as institucións docentes máis representativas da vida coruñesa como a *Escola de Comercio*, a *Escola de Náutica* e a *Escola de Artes e Oficios*. Este consulado mantiña un tribunal con xurisdición en toda Galicia e competencia en asuntos de navegación, industria e comercio. Podía impoñer sancións (polo xeral multas) e cobraba algún tipo de contribución¹⁷.

Pero, malia esta preocupación ilustrada, neste século comezou a declinar o movemento portuario en Pontedeume, pois ao ser porto de marea quedaba moi comprometida a tonelaxe dos navíos: “Su barra y poco fondo hace que no puedan entrar embarcaciones de más de 30 toneladas en marea llena. No necesitan muelle, ni lo tienen, y las embarcaciones del tráfico atracan al puente de la villa para su carga y descarga”¹⁸.

Obvio é que a proximidade dos portos da Coruña e Ferrol non fixeron medrar as demandas comerciais marítimas, quedando estas reducidas á exportación de peixe, viño, madeira e froita, facendo tamén innecesarios grandes investimentos en infraestruturas. Con todo, en 1765 a Corporación Municipal do Concello de Pontedeume manda compoñer o peirao, pois considerábase xa pequeno para carrexar e embarcar ou desembarcar¹⁹.

Outra circunstancia que fixo minguar o desenvolvemento portuario de Pontedeume foi a Guerra de Sucesión entre os pretendentes á Coroa de España, Filipe de Borbón, Duque de Anjou, e o arquiduque Carlos de Austria. A *Matrícula de Mar*, o alistamento de

16. Cf. J. J. BURGOA FERNÁNDEZ, *O Porto Comercial do Ferrol da Ilustración. O Real Consulado e a Sociedade de Amigos do País*, en: “Estudios Mindonienses” 24 (2008) 413-433.

17. Cf. E. GONZÁLEZ LÓPEZ, *Historia de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia 1980, 500. Por Real Cédula de Filipe III, en 1621, pouco antes do seu pasamento, créase na Coruña a primeira Escola Náutica de Galicia denominada Seminario de Muchachos de Mar, unha escola de pilotaxe e mariñeiría. A Coruña e Ferrol eran as bases onde elevaban áncoras os buques da escuadra defensora das rutas atlánticas, do comercio con Ultramar e daquela escola saíron numerosos prácticos que prestaron servizos nas mariñas de guerra e mercante para dirixir arribadas e escalas de buques nos portos galegos.

18. ARQUIVO DO MUSEO NAVAL DE MADRID, Sección: *Diversos Mariña, Atado 472, folio 355, citado por A. MEIJIDE PARDO, Aspectos de la vida económica de Pontedeume en el siglo XVIII*, en: “Anuario Brigantino” 16 (1993) 70, nota 32.

19. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines de Pontedeume...*, o. c., 67.

moitos mareantes para engrosar as tripulacións dos barcos de guerra, fixo agravar máis o estado no que xa se atopaba a pesca. Foron bastantes os mariñeiros que, involucrados á forza, sufriron directamente as represalias nas súas actividades produtivas e fiscais como consecuencia de tomar partido.

Pero o que realmente supón un gonzo no desenvolvemento deste comercio foi a chegada, na metade deste século, dos *fomentadores* cataláns. O seu asentamento en Galicia supuxo un cambio en todo o sistema de pesca que, de ser unha actividade artesanal e agremiada, pasou a verse dominada polo sistema capitalista. Unha das novidades é que pescaban con *xábega* (pesca de arrastre), e non coa traíña. Cunha *xábega* pescábase 36 veces máis que cunha traíña, pero aquel era un aparello caro, e os mareantes galegos non o podían mercar. Outra novidade estaba na maneira de salgar a sardiña: os cataláns prensábana e quitábanlle a graxa para que se conservase mellor e poder enviala aos mercados do Mediterráneo onde ocupou o sitio do pescado inglés e do bacallau do norte. Estes sistemas fan que, nin os mareantes nin os comerciantes galegos puideran competir e que os mareantes pasasen a pescar para o catalán ben ao xornal, ben no fornecemento de peixe fresco. Os cataláns chegaron a pagar estes traballos adiantándolles aos mareantes convertidos en xornaleiros viño e augardente que traían de Cataluña²⁰.

No 1798, Xoán Valentín García, párroco de Pontedeume redacta un manuscrito co título: *Descripción de la Villa de Puente de Heume*, seguramente como resultado do estudo pedido por parte do xeógrafo da Corte de Madrid Tomás López y Vargas Machuca (1731-1802), para a confección dun atlas do conxunto do territorio nacional²¹. O manuscrito tivo varias publicacións de diferente deseño editorial. Cinguímonos á reprodución publicada na revista “Cátedra”:

*“6º El puerto de Puente de Heume. La situación de dicha Villa es algo repecho-
sa a la falda del encumbrado Monte de Breamo, su forma es redonda, su
capacidad reducida, siendo por clara tradición de la antigüedad de la Villa
el Puerto, y Concha, que cubre la mar, y que en su circuito pasa de tener
legua y media terminando en dicha concha estas Parroquias; inmediatas;
de forma, que se puede decir que es uno de los mejores Puertos de Galicia
en su tamaño, aunque en él no entran Barcos mayores; y como este Puerto
se halla abrigado, no ofenden los Vientos, ni temporales las embarcacio-
-*

20. Cf. P. SAAVEDRA FERNÁNDEZ, “Historia da Idade Moderna 1480-1808”, en AA.VV., *Historia de Galicia*, Barcelona, Cilsa 1980, Vol. II. 51-52.

21. Despois dunha estada en París para a súa formación en relación co proxecto de levantamento do mapa de España presentado por Jorge Juan e Antonio de Ulloa ao Marqués de la Ensenada, crea un gabinete xeográfico en colaboración coa Real Academia da Historia. No plano de confección do mapa empeza a través dun interrogatorio enviado ás distintas autoridades locais e párrocos, con quince cuestións sobre a descrición do territorio, produción, mercados, equipamentos e mesmo preguntas sobre historia local. Cf. G. MÉNDEZ MARTÍNEZ, *Cartografía antigua de Galicia*, Pontevedra, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial, 1994, 78-80.

*nes, antes bien se hallan seguros y sin riesgo, como en una laguna, o charco por estar en bajo, y las feligresías, que lo circundan tener su principio en alturas, o montes, viniendo con declinación a tocar las márgenes de dicho Puerto, de tal forma, que todas ellas producen todo fruto, y diversidad de frutas”*²².

O 6 de marzo de 1783, por mor de grandes riadas, deterióranse catro arcos da ponte de pedra quedando cortada a comunicación entre ambas as ribeiras do río Eume²³. Dada a importancia desa vía como punto de unión entre A Coruña e o Arsenal ferrolán, o gobernador xeral do Reino contrata tres comerciantes da vila para que, inicialmente por dous anos, axustasen unha contrata para efectuar o transporte do correo, pasaxeiros e mercadorías por medio de barcas dun extremo ao outro do río. Antonio Mejide Pardo dá conta da existencia no Arquivo Xeral de Simancas dun atado titulado *Barcas de pasaje en Puente Deume con motivo de la ruina del Puente*²⁴, nel pormenorízanse todas as incidencias habidas verbo das condicións da contrata.

A urxencia de conseguir un servizo de comercio e comunicación que non paralizase a actividade económica obrigou á toma de decisións por parte da Capitanía Xeral de Galicia as que, axiña, provocaron a denuncia do gremio local de mareantes, por considerarse discriminados ao non ser eles os contratados. Achegamos un fragmento da impugnación:

*“No es dable darse vado al pasaje, ni manejarse estas lanchas con tres o cuatro hombres, cargadas de gente, y atravesando, casi a la continua, las corrientes de las mareas que suben y bajan, y la fuerza de las aguas de un caudaloso río en el invierno, y en una extensión en que ha de haber fuerza de remo. Los asentistas aminoran la tripulación para sacar más ganancia, de que resultan que los marineros se revientan, y no pudiendo sujetar las embarcaciones contra las corrientes, están expuestos con la gente que conducen. Que ésta es una de las causas que desvían a los marineros de servir a los asentistas, por que sobre la poca paga es el trabajo intolerable”*²⁵.

Non consta que, para os efectos inmediatos, esta situación mudase, aínda cando as ordenanzas de Carlos III obrigaban a que este tipo de contratas se fixesen a través da

22. Cf. J. R. SORALUCE BLOND, *Descripción de la Villa de Puente de Heume. Año de 1798*, Pontedeume, Imprenta López Torre 1984. Reprodución en facsímile en: “Cátedra” 10 (2003) 347.

23. Hai quen apunta a que a desfeita acaeceu no 1782 e que foron nove os arcos estragados. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 138.

24. Cf. A. MEIIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica...*, a. c., 72.

25. *Ibid.* Tamén cf. ARQUIVO XERAL DE SIMANCAS, Fondo: Mariña, Sección: *Matrícula*, Atado 292, 1783.

Matrícula do Mar. E non será até 1796 cando se libren algúns fondos dende o Real Consello de Castela para a reparación das pontes de Pontedeume e a das Pontes de García Rodríguez.

2.5 Nos inicios do século XIX

Reproducimos a descrición que, en 1804, publica Xosé Lucas Labrada na súa *Descrición Económica del Reino de Galicia*:

*“Hasta el puerto de Pontedeume suben pataches con la marea. Su vecindario asciende a 2506 vecinos; hállase en el fondo de la ría a la parte del sur, a donde desagua el río Eume, que nace hacia el monte Xistral nueve leguas al este de dicha villa en la provincia de Mondoñedo (...) La pesca de sardina se puede regular allí en treinta mil millares, que se extraen a varios puertos del reino. Son excelentes todos los pescados que se cogen en aquella ría. No es tampoco despreciable la extracción que se hace de los vinos del país, especialmente al Ferrol; pues en año común excederá seguramente de ciento cincuenta pipas; también es considerable la que se hace al citado puerto de vigas, pontones y tablas de roble y castaño, facilitada por el expresado río Eume, el cual viniendo por entre montañas abundantes de estas maderas facilita su conducción por agua. En el año de mil setecientos ochenta y seis se extrajeron para La Coruña y El Ferrol veinticuatro vigas, cinco mil novecientos noventa y seis pontones y seiscientos noventa y ocho tablas. La mayor parte de la leña que se consume viene de allí. Las mujeres del país, y una gran parte de las de aquellas inmediaciones, suelen ocuparse en conducir víveres a la plaza del El Ferrol, hilar cáñamo para redes de pesca, y en el hilado y tejido del lino del país”*²⁶.

As siluetas de barcos de vela seguiron a ser familiares no porto e ría de Pontedeume ao longo do século XIX. Posibelmente cargados dende rutas do Levante con sal, viño, aceite, laranxas ou mesmo outras mercadorías máis baratas. Non é obxectivo deste estudo profundar neste segmento de tempo. O desenvolvemento das vías de transporte terrestre tamén ofrecían posibilidade de comercio. Remitímonos a estudos particulares sobre este tempo²⁷.

26. J. LUCAS LABRADA, *Descrición Económica del Reino de Galicia*, Vigo, Galaxia 1971, 34-35.

27. Cf. X. CARMONA BADÍA, *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras en Galicia (1750-1905)*, Tese inédita de Doutoramento. Universidade de Santiago de Compostela, 1983.

3. AS ACHEGAS DA CARTOGRAFÍA

Os portolanos medievais non ignoraban que os saíntes costeiros galegos eran unha encrucillada de ventos e correntes mariñas que convertían os seus portos en escala natural das rutas e áreas comerciais atlánticas e mesmo mediterráneas. Malia que os ventos podían xogar malas pasadas, aínda así o curruncho galego era unha zona de respiro para a navegación e un acceso directo e rápido de barcos con destino a Flandes e Inglaterra.

A cartografía axudou á valoración deste litoral e ao coñecemento dos portos. Desta época é a máis antiga representación da cidade da Coruña²⁸ e incluso de localidades e territorios da contorna como Betanzos, Pontedeume e Ferrol. Certamente, o rigor deste mapa, dende o punto de vista cartográfico, deixaba moito que desexar, e aínda que a intención orixinal fora o apoio para incursións militares, o certo é que difundiron as favorábeis condicións dos fondeadoiros e até onde podían internarse os navíos nas rías de Betanzos e Pontedeume.

Outro plano, este de 1634, formaba parte do conxunto do atlas do xeógrafo portugués Pedro Teixeira (1595 – 1662)²⁹. Describe a ría como a confluencia dos ríos Eume e Mandeo, formando deste xeito dous brazos navegábeis, facendo sobresaír a categoría urbana de Betanzos e Pontedeume en detrimento doutras localidades como Ares, Mugardos, Sada, Fontán e Redes, catalogadas neste atlas como lugares ou aldeas de desigual potencial demográfico dedicadas á pesca.

Das cartas náuticas das rías de Pontedeume, Betanzos e Ferrol do século XVIII, destacamos dúas de 1787 e 1789 respectivamente³⁰, a primeira de Vicente Tofiño San Miguel e a segunda de Miguel de la Puente. Achegan importantes datos para unha segura navegación respecto de mareas, medidas de sondaxe e calidade dos fondos mariños, todo en escala gráfica de 4000 varas de Burgos igual a 12 cm.

4. AS MERCADORÍAS DE COMERCIO: VISIÓN SINCRÓNICA

Esta actividade humana do comercio, consistente na actividade económica que axusta a relación entre oferta e demanda, se ben se considera como unha actividade pro-

28. Cf. J. A. SÁNCHEZ GARCÍA, “Vista de Pontedeume en el mapa de A Coruña y sus alrededores B.L. Manuscripts, Cotton MS. Augustus Lii.112 ca. 1589”; en: A. VIGO TRASANCOS (Dir.), *Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo. Galicia en los siglos XVI y XVII*, Santiago de Compostela, Consello Galego de Colexios de Aparexadores e Arquitectos Técnicos 2003, XLVIII.

29. Cf. P. TEIXEIRA, “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos”, en: F. PEREDA – F. MARIAS (Eds.), *El Atlas del Rey Planeta*, Hondarribia 2002, fol. 33 r.

30. Cf. L. MARTÍ-MERÁS – B. RIVERA (Eds.), *Catálogo de Cartografía histórica del Museo Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.

ductiva, pois consegue aumentar o prezo dos produtos e facelos accesíbeis aos consumidores, no caso da explotación pesqueira nestes portos de marea, pódese dicir que as mercadorías producidas sufriron sempre un secular atraso na súa estrutura, o que orixinou a aparición de empresas puramente especulativas que levaron unha gran parte do prezo final sen que o produtor tivese participación ningunha.

Imos, a continuación, facer unha sinxela descrición dos obxectos protagonistas da comercialización e do tráfico marítimo de Pontedeume, dándolle un posto especial ao peixe e á salga.

4.1 O peixe

A vida económica eumesa, ao longo da idade moderna, pendía fundamentalmente da explotación dos recursos mariños. De feito, no século XVIII, os mareantes constituían dous terzos do total da poboación activa³¹. A sardiña era a especie máis traballada no porto de marea de Pontedeume e supuña a súa maior riqueza produtiva. Algúns filólogos derivan o nome deste peixe ó produto salgado elaborado en Sardeña que acabou por consolidarse como nome do peixe. En calquera caso trátase do rei dos portos galegos, tanto pola súa abundancia como polas súas propiedades. Como subproduto da sardiña extráese o saín (*sangimen*), a graxa que solta a cabeza e as tripas do peixe cocidas nos *magueiros* que se usaba para engraxar o coiro ou mesmo como combustible para candís³².

Os mareantes eumeses adoitaban capturar ao ano ao redor de trinta mil sardiñas, cantidade pequena comparada coas oitenta mil que se capturaban en Ares – Redes, das setenta mil de Combarro, ou das sesenta mil que capturaba Cangas do Morrazo. A súa actividade prolongábase dende o verán até o outono. Para proverse desta pesca concorrián a Pontedeume mercadores foráneos procedentes de Asturias e Euskadi, ademais de arrieiros maragatos. Outras especies comercializadas eran: pescada, congro, abadexo, linguado, robalo e mero. Tampouco faltaban mariscos, sendo os camaróns os máis estimados segundo o ilustrado e contemporáneo comentario de Xosé Cornide “por su tamaño y por el delicado escabeche en que los conservan”³³. A venda do produto facíase por ducias no comercio polo miúdo, e por millar ao por maior, con un prezo en dependencia da escaseza ou abundancia existente, sen outra mediación que o que ordenaba a Xustiza e Rexemento da Vila. No 1670, os pescadores da vila de Pontedeume consentiron en pagar como imposto ao Concello un terzo da sardiña que pescaran³⁴.

31. Cf. A. MEIJIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica de Pontedeume...*, a. c., 62.

32. Cf. F. CARRILLO BOUTUREIRA, *La actividad pesquera en la Galicia de los siglos IX – XIII, a través de la diplomática medieval y la toponimia actual*, en: “Anuario Brigantino” 22 (1999) 105-134.

33. J. A. CORNIDE SAAVEDRA Y FOLGUEIRA, *Ensayo de una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia*, A Coruña 1788, 170. Citado en: A. MEIJIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica...*, a. c., 63.

34. Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 540.

A arte máis empregada para a captura da sardiña era a *traíña*. Consistía nun aparello de 400 brazas de longo e 10 ou 20 de alto, con mallas de dúas polgadas e media, sen chumbo ou peso ningún. Guindábase a unha distancia non máis aló de 300 brazas da costa. Son abundantes os litixios entre os diversos portos de marea do arco ártabro respecto da arte a empregar para a explotación. Os mareantes de Ares, Redes, Pontedeume, Betanzos, e Sada utilizaban a traíña. Pero os de Ferrol, A Graña, Mugardos, Perlío e Maniños, facían co *xeito*. Os primeiros denunciaban que o xeito espantaba a sardiña minguando, en consecuencia, o volume de capturas³⁵.

No século XVIII, os mareantes eumeses dispoñían dunhas vinte ou trinta embarcacións de pesca. No Catastro de Ensenada censáronse 4 galeóns, 6 barcos, 7 lanchas e 6 dornas³⁶. Aos seus donos imputáronse unha ganancia líquida anual de 250, 160, 130 e 80 reais respectivamente. Tomamos o seguinte cadro sobre embarcacións e mareantes censados nesta época nos portos da provincia marítima de Ferrol e publicado en 1993 por A. Meijide Pardo³⁷:

Porto / Ano	1738	1750	1772
A Graña	0 barcos - 3 mareantes	10 barcos - 5 mareantes	17 barcos - 8 mareantes
Ferrol	44 barcos - 40 mareantes	18 barcos - 37 mareantes	12 barcos - 13 mareantes
Neda	9 barcos - 3 mareantes	10 barcos - 6 mareantes	10 barcos - 2 mareantes
Perlío - Fene	8 barcos - 16 mareantes	8 barcos - 12 mareantes	4 barcos - 6 mareantes
Baralobre	13 barcos - 14 mareantes	13 barcos - 10 mareantes	10 barcos - 3 mareantes
Maniños	6 barcos - 13 mareantes	8 barcos - 9 mareantes	12 barcos - 2 mareantes
O Seixo	7 barcos - 8 mareantes	7 barcos - 6 mareantes	8 barcos - 9 mareantes
Mugardos	43 barcos - 41 mareantes	65 barcos - 29 mareantes	81 barcos - 29 mareantes
Ares	17 barcos - 83 mareantes	23 barcos - 57 mareantes	18 barcos - 24 mareantes
Pontedeume	18 barcos - 84 mareantes	20 barcos - 53 mareantes	21 barcos - 21 mareantes

35. Cornide Saavedra describe a traíña deste xeito: "Es una red de 400 brazas de largo y de diez hasta veinte de alto, y sus mallas de dos pulgadas y media, sin plomada ni peso alguno. Lárgase siempre que se reconoce sardina en las rías a 300 brazas de la costa, formando una especie de semicírculo, o elipsoide, y cuidando, siempre que se reconoce cría, de abatir la corchada para que esta se cuele. Y, en hallándose a cinco brazas de fondo, se va estrechando y reduciendo el corto espacio de 24 brazas de box, y levantándola a los barcos que la acompañan, sostenida la pesca en las aguas, se saca a canastas a las lanchas a donde se mantiene viva, hasta que su mismo peso y la diferencia de elemento la oprimen". Cf. A. MEIJIDE PARDO, *La economía marítima de Sada y Fontán en la época precapitalista: los salazoneros catalanes*, en: "Anuario Brigantino" 18 (1995) 94. En troques, a rede de xeito confeccionábase con liño, tiña cada unha cento cincuenta mallas e de longo doce brazas, logo de entrallada, y por cada unha das mallas debía entrar o dedo polgar. Cf. A ROMANÍ GARCÍA, *Catalanes en las costas de Galicia*, en: "Cuadernos de Estudios Gallegos" 37 (1987) 102, 183-226.

36. Cf. S. DAVIÑA SÁINZ, *Pontedeume a través del Catastro de Ensenada*, en "Cátedra" 8 (2001) 113-157.

37. A. MEIJIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica...*, a. c., 64. Cf. M. SANTALLA LÓPEZ, *Os individuos do Gremio de Mar da vila de Pontedeume contra o Concello da Vila*, no ano 1803, en: "Cátedra" 10 (2003) 121.

No século XVII, o gremio de mareantes de Pontedeume tiña en exclusividade a pesca do reo no río Eume. Trátase dun peixe que mestura sabores de mar e río cunha cor moi exquisita. Era un bocado preferido na corte de Carlos III e chegaba á mesa real en Madrid nunha viaxe de tres xornadas de duración. Normalmente realizábase unha remesa semanal á Corte, e cada animal de transporte cargaba dúas ou tres banastras, de 8 a 15 reos en total. Enviábase en fresco con limóns cortados á metade ou ben en escabeche, xa que o rei Carlos III pedía que os escabechados fosen co coidado que lles cumpría³⁸. Os reos do Eume converteron Pontedeume nun dos principais provedores deste peixe para a Casa Real. Dende xuño a setembro, facíanse de tres a catro remesas ao mes de reos e salmóns para o Pazo da Granxa en Segovia. Os correos reais a cabalo encargábanse de conducilos até o seu destino final³⁹.

A defensa dos intereses gremiais foi fonte de disputas e sentenzas. Así, o 24 de maio de 1713, Pedro Gayoso y Parga, alcalde maior e xuíz ordinario dos estados de Andrade, primeira autoridade en Pontedeume, dicta auto contra os pescadores de Santa María de Miño prohibíndolles vender peixe en Betanzos e, nos demais sitios, nunca facelo máis que segundo os pesos e medidas establecidas, sen posibilidade de regateo, como seica era costume inmemorial. Nin que dicir ten que os citados mariñeiros fixeron caso omiso daquel auto e aquela actitude, se cadra inxenua, conséguelles penas de cadea e multa das que ten que resolver a mesma Real Audiencia da Coruña. Logo de sucesivos recursos e reclamacións en 1714, e grazas á intervención dun mozo avogado de nome Bartolomé Rajoy y Losada en funcións de asesor do xuíz, conveñen en levantar as penas aos mariñeiros de Miño conciliándose estes ao cumprimento das ordenanzas da venda de peixe e ao pago das custas xudiciais⁴⁰.

4.2 A salga

Ao pouco de fundarse a póboa, concretamente no 1296, atopamos a primeira mención ao porto no que xa se carga e descarga sal⁴¹. Coñecemos tamén a existencia dunha porta das murallas denominada da Salga⁴². A salga é, posibelmente, o procedemento máis antigo de consumo do pescado e, de feito, a exportación do pescado baseábase na dispoñibilidade do sal. Artigo moi precario e que cumpría importalo xunto cos panos. A evolu-

38. Cf. M. SANTALLA LÓPEZ, *Os individuos do Gremio de Mar da vila de Pontedeume contra o Concello da Vila, no ano 1803*, en: "Cátedra" 10 (2003) 121.

39. Cf. A. MEIIDE PARDO, *Remesas gallegas de pescado fresco a la Corte borbónica (1740 – 1790)*, en: "Cuadernos de Estudios Gallegos", 79 (1971) 187–312.

40. Cf. J. R. NÚÑEZ VARELA Y LENDOIRO, *La pesca en Miño en el siglo XVIII*, Betanzos, Concello de Miño 2000, 16.

41. Cf. A. MARTÍNEZ SALAZAR, *Documentos Gallegos de los siglos XIII al XVI*, A Coruña, Gráficas do Castro-Moret 1981, nº XLVII, 97, citado en: C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Sobre os nomes das rúas, prazas e xardíns de Pontedeume*, en: "Cátedra" 12 (1993) 115.

42. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines de Pontedeume...*, o. c., 66-67.

ción na idade contemporánea da industria da salga foi estudada a nivel xeral por Elisa Ferreira Priegue e, a nivel local por Antonio Meijide. Aos seus estudos remitímonos para coñecer a continuidade cronolóxica⁴³.

Nas *Memorias del Arzobispado de Santiago* de 1607, dáse noticia da existencia na vila dun alfolí da sal:

*“En esta villa de Puente-deume hay un alholí de la sal que se probé toda la tierra para salar las carnes de la montaña y los pescados de la mar, y, con ocasión de venir por la sal, traen la gente de la comarca muchas cosas a vender a la dicha villa”*⁴⁴.

Este despacho de sal tivo dúas sedes coñecidas. Unha primeira que até 1713 estaba situada na beiramar xunto a ponte de pedra, e unha segunda que existe até 1849 no que hoxe coñecemos como praza do Pan⁴⁵. As partes proporcionais que debían servir como imposto á Coroa foi ocasión de litixios entre o Concello e o funcionario ou fiel coñecido como *Medidor do Sal*:

*“En el año de 1630 el señor Alcalde Mayor, a fin de evitar los gravísimos perjuicios que ocasionaba el Medidor de la Sal, llevando por cada fanega que medía, un cuarto, le mandó que pena de doscientos azotes, no lo ejecutase lo que se le hizo saber, y consintió”*⁴⁶.

Temos constancia da arribada dalgún barco dende Francia: “Cristóbal Roberto, francés maestre del patache nombrado La María surto del puerto de Saint Diho y Jobine, cargado de sal del reino de Francia...”. E tamén, o 13 de setembro de 1624, o navío *La Catalina* chegado do porto bretón de Morbián descarga no porto de Redes sal para o industrial aresán Juan Montero⁴⁷.

Tamén o Catastro de Ensenada, en 1751, refírenos a existencia en Pontedeume de tratantes en sardiña e recetores (tesoureiros que reciben caudais públicos) das salinas da vila de Ferrol⁴⁸.

43. Cf. A. MEIJIDE PARDO, *Aportación a la historia económica y social de Pontedeume en la primera mitad del siglo XIX*, en: “Anuario Brigantino” 23 (2000) 239-254; E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo...*, o. c., 156-172.

44. J. DEL HOYO, *Memorias del Arzobispado de Santiago...*, o. c., 307.

45. Cf. C. DE CASTRO, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 98.

46. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 538.

47. Cf. AHMP, *Libro de Visitas a Navíos*. Atado 171.

48. Cf. S. DAVIÑA SÁIZ, *A. c.*, 128.

4.3 Sombreiros, lenzos e panos

No século XVII en Pontedeume, o mesmo que noutros puntos de Galicia, practicábase a industria da sombreirería que precisaba la, tanto fina como vasta⁴⁹. Ningunha cidade galega, a finais do século XVIII, deixaba de ter algunha fábrica de sombreiros ou de pasamanería e cintas. Por un preito sobre apropiación de dominios públicos no Souto da Vila sabemos que, en 1682, estaba asentado o industrial sombreireiro Martín Varela⁵⁰.

As descrições de carga dos barcos que atracan en Pontedeume no século XVII corroboran o abastecemento continuo de materias primas para este sector. Que chega atraer a tratantes ingleses:

“Un navío nombrado el Roberto de quien es maestro Thomas Printops, inglés que dijo ser de la ciudad de Londres, reino de Inglaterra, y la mercadería que trae dicho maestro dijo era del reino de Inglaterra que venía remitida desde allá a Ricardo Barquer, mercader inglés que al tiempo prestaba en esta villa y así, mirando la hacienda y mercaderías que venían en dicho navío y abriendo los fardos en que venía se halló lo siguiente: textiles, munición y ovillos para cosidos”.

Outras teas que aparecen mencionadas nos instrumentos de recoñecemento fiscal son: *bombasí*, tecido groso policromado de algodón que semellaba como engomado; *fustán*, tea de algodón que servía polo xeral para forro de vestidos, e *orillo*, tecido vasto, polo xeral usado para a confección de zapatillas. Tamén veñen dende Inglaterra: *fustanes*, faixas de cores, *sempiternas*, *sargas* e *bastes*. En xuño de 1651, o navío inglés “Thomas” patroneado por George Laly descarga en Pontedeume: “damasquillo, perfumes, medias para niños y hombres, sombreros y cera”⁵¹.

4.4 Os viños

O viño é sempre sinónimo de comercio, pois a súa colleita esixe sempre produción, transporte e venda. Pódese dicir que, na idade moderna, cada veciño de Pontedeume era un colleiteiro⁵². O coidado do viñado estaba moi regulado nas ordenanzas municipais, e non foron poucos os preitos e reclamacións feitas dende o Concello contra a introdución de caldos foráneos, mesmo os obtidos en Galicia.

49. Cf. A. COUCEIRO FREIJOMIL, *Historia de Puentevedeume y su comarca*, Santiago, Editorial Compostela 1944, 315.

50. Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 539.

51. AHMP, *Libro de Vistas a Navíos*. Atado 171.

52. “A la veinte y nueve dijeron que no hay tabernas públicas ni señaladas puestas por esta villa o su Común porque cada vecino cosechero vende particularmente el vino en su casa como regularmente se hace en todo Galicia”, en S. DAVIÑA SÁINZ, *A. c.*, 122.

Entre os adiantos vitivinícolas do século XVIII podemos enumerar o uso do xofre en adega, a utilización do tapón feito de cortiza e a xeneralización da botella como unidade de comercio e consumo. A partir destes descubrimentos perderon valor os viños de moita graduación e perfiláronse con gran futuro viños antes considerados frouxos como o Ríoxa⁵³.

Pero unha serie de circunstancias desfavorábeis (pobreza alcohólica dos viños, guerra comercial coas provincias meridionais galegas, competencia cos viños franceses e portugueses...) combináronse no século XVIII para arruinar a produción vinícola das tres provincias do Reino de Galicia (Mondoñedo, Betanzos e A Coruña). A estas circunstancias uniuse a competencia dos fomentadores cataláns que, chegados nun primeiro momento como salgadores axiña se converteron en comerciantes de peixe e, nas viaxes de volta, traían nos seus barcos viños do Mediterráneo.

Coa chegada de comerciantes mediterráneos a Pontedeume, nos mediados do século XVIII, comezan as importacións masivas de viños cataláns. Esta actividade foi sempre cuestionada polos, naquel entón moi abundantes, cultivadores locais de viñedo. Finalmente, o Real Consello de Castela dicta provisión pola que se prohibe aos cataláns e máis traficantes que realizaban este comercio importar viños foráneos mentres non estivesen totalmente consumidos os viños da terra, ao que os cataláns afincados na Vila se aveñen sen maior problema.

O mesmo Concello de Pontedeume reclamou sucesivas veces á Coroa contra a introdución destes viños cataláns, que eran cualificados como “adulterados, artificiais e causantes de enfermidades e falecementos”⁵⁴. Sobre estes viños cataláns, Couceiro Freijomil achega o testemuño do primeiro cirurxián da Real Amada, Pedro Temprano de Olivares:

*“(...) dichos catalanes recogen el vino que se halla perdido en dicha villa (de Pontedeume) y le echan palo de campeche, uva de saúco exprimida y piedra lumbre, le dejan fermentar y tienen prevenida una vasija que ha encerrado salmuera fuerte, echando dos partes de esta composición con el vino del país y la una del de Cataluña o Valencia, el que clarifican con tierra llamada de vino, de que ha resultado que todos aquellos que estaban viciados en el uso de él padecieron unas fiebres que les quitó la vida al séptimo día, sin haber alcanzado ninguna medicina”*⁵⁵.

53. Cf. M. RUIZ HERNÁNDEZ, *El transporte marítimo y la calidad de los vinos*, en: “Ferrol Análisis” 23 (2008) 270-283.

54. Cf. L. ALONSO ÁLVAREZ, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen (1750-1830)*, Madrid, Akal 1976, 106.

55. A. COUCEIRO FREIJOMIL, *O. c.*, 307.

En 1778, por real orde, Carlos III expide a prohibición do tráfico destes viños. Aínda que esta normativa foi sucesivamente recorrida diante da Real Facenda, a principios do século XIX a corporación municipal de Pontedeume seguía a ter o uso e goce da franquía⁵⁶. Aínda, en 1811, a corporación local eumesa decreta o embargo dun barco cargado de víveres, propiedade de Xosé Antonio Martí, acusándoo de “acaparador dos produtos que o pobo necesitaba, mentres introducía viños e outros artigos innecesarios penados polas leis”⁵⁷. Non foi un caso illado en Galicia, pois durante os anos que seguiron á invasión francesa a crise de subsistencias provoca o acaparamento de víveres por parte dos tratantes. No caso das prácticas acaparadoras do catalán Martí, en palabras do xustiza maior da Vila, o concello estaba agoniado cos clamores do pobo e temeroso dun tumulto, decidindo que as mercadorías embargadas se repartisen entre os pobres e enfermos da vila⁵⁸.

4.5 Coiro

O curtido do coiro vacún comportou dende o último terzo do século XVIII a principal manifestación de índole fabril observada na antiga provincia de Betanzos. De feito, entre 1770 e 1814, estableceéronse nas ribeiras do arco ártabro (Narón–Neda–Pontedeume–Miño–Betanzos) unhas 20 fábricas de curtidos ou tenerías⁵⁹. A Lei de libre comercio con América, promulgada en 1778 por Carlos III, fomentou decisivamente o desenvolvemento desta industria que tiña así asegurada a materia prima enviada, principalmente, dende Bos Aires e Montevideo. Precisamente, cando mingua a exportación dos coiros de Bos Aires no primeiro tramo do século XIX, esta industria coñece un irreversible declive.

Nun recente e premiado estudo das investigadoras Carola Macedo e Lucía Costas, dásenos a coñecer o inicio da actividade do curtido industrial en Pontedeume que a vinculan á familia Roberes⁶⁰. De feito, Tadeu Roberes, como culminación dunha incipiente célula de actividade artesán e gremial, chega a instalar na fronte marítima da vila a primeira fábrica de curtidos. Un lugar que, dende entón, recibe o nome de Pelamios, naquel intre liña divisoria das parroquias de Breamo e Centroña, hoxe rúa Frei Gumersindo Placer, sendo moi notábel no transcorrer dos anos o seu rendemento comercial, tanto por abastecer aos mercadores de Pontedeume como aos de comarcas máis arredadas. Que xa

56. Cf. A. MEIJE PARDÓ, *Aspectos de la vida económica de Pontedeume...*, a. c., 69.

57. A. COUCEIRO FREIJOMIL, *O. c.*, 307.

58. Cf. L. ALONSO ÁLVAREZ, *Industrialización y conflictos sociales...*, o. c., 123.

59. Cf. Id., *Entre 1770 y 1814 se establecen 14 fábricas de curtidos en la comarca ferrolana*, en: “Anuario Brigantino” 21(1998) 167-182; cf. tamén R. Núñez Barros, A industria do curtido en Pontedeume, en: “Cátedra” 1 (1994) 7-18.

60. Cf. L. COSTAS FERNÁNDEZ – C. MACEDO CORDAL, *Achega ao gremio de curtidores e zapateiros de Pontedeume nos séculos XVII – XVIII*, en: “Cátedra” 15 (2008) 315-321.

aparecera o topónimo *pelamios* (ou *pelambres*) xa nos da noticia dunha actividade relacionada co curtido da pel. De feito, o Catastro da Ensenada xa contabiliza, contando cos zapateiros, 26 persoas nesta actividade⁶¹.

4.6 Madeira

A madeira no só servía como material de construción. O carballo galego era moi apetecido para os que traballaban nos estaleiros, para os curtidores -pois as súas cortizas utilizábanse para as súas tenerías- e tamén para os fornos e fundicións, pois xunto co piñeiro usábase para combustible. Esta demanda produciu, na época do Austrias, unha completa deforestación en Galicia, especialmente nas zonas veciñas aos estaleiros de Ferrol. Os ilustrados motivaron campañas de repoboación, sobre todo de carballos e piñeiros.

Logo da indixencia na que queda a vila de Ferrol por mor da construción dos arsenais, de como quedaron arrasados moitos viñedos e os montes foron tallados e sen madeira, son dúas as concesións que se solicitan da Coroa en 1603 para remediar aquela situación de indixencia: a celebración dunha feira franca no mes de outubro e a licenza para exportar madeiras a Portugal. Segundo os seus municípes, os cen mil carros de madeira previstos non minguarían sensibelmente a dotación de madeira que presenta a zona. A contorna de Ferrol aseguraría en todo momento o consumo local e a demanda de madeira das reais armadas, pois en toda esta zona abundan as devesas e fragas, actividade que, dente tempo atrás, xa se viña realizando. A Real Audiencia, sen opoñerse á concesión, suxire que se controle máis atentamente a extracción de madeira da zona⁶².

En sesión extraordinaria de 7 de abril de 1862, o alcalde de Pontedeume manifesta á Corporación Municipal a conveniencia de elevar á Coroa unha solicitude para que se faga, por conta do goberno do Estado, un peirao na ribeira da vila, posto que carece de “embarcadero y punto o local depósito de maderas, leños y otros efectos fundamentales”⁶³.

4.7 Cereais e plantas industriais

Como xa temos notado, estes séculos XVII e XVIII son épocas dunhas inxentes necesidades de toda clase de produtos ante a pobreza da circundante contorna. Mesmo a circunstancia de que Ferrol, como cidade de novo cuño, foi un acicate para a chegada de certas elites estranxeiras que, co tempo, chegaron a monopolizar determinadas actividades artesanais e comerciais. Tal foi o caso dos franceses e a fabricación de pan é innegábel

61. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 215.

62. *Ibid.*

63. C. DE CASTRO., *Sobre os nomes das rúas...*, a. c., 116.

a importancia xogada polos comerciantes franceses no Ferrol do século XVIII. Por unha banda o abastecemento dos produtos de primeira necesidade -en entre eles o pan- para afianzar a calma social, a pobreza agrícola da súa comarca incapaz de abastecer un centro urbano das dimensións do ferrolán, as nefastas comunicacións terrestres, os particulares bloqueos navais que impedían a chegada de provisión de cereal o convértena nunha localidade moi necesitada do comercio marítimo externo para contrarrestar o seu déficit de cereal. Boa parte do abastecemento do pan veu monopolizada polos comerciantes franceses que importaban trigo francés dende Baiona ou mesmo da meseta castelá a través dos portos cántabros⁶⁴.

Os comerciantes franceses, sabedores destes problemas de abastecemento, depositaban nos seus almacéns os barrís de fariña esperando o momento máis propicio para especular o que provocou que as autoridades emitisen ordenanzas obrigando ao seu fornecemento. Tamén para abaratar os custos de desprazamentos e posibilitar maior ganancia, investiron en muíños como os de Xubia.

Fronte ao convento agostiño da Vila existía un mesón ou alfándega, unha casa do Concello destinada para a compra e venda de froitas e cereais no que se fiscalizaba o pago dun arbitrio. Servía tamén de depósito de gran cobrándose na época que nos ocupa dous marabedís por cada ferrado de froito vendido. A renda cobrada polos conceptos de mesón e azougue entre os séculos XVI e XVIII oscilou entre os dez mil e vinte mil marabedís⁶⁵.

O *Consulado del Mar* tivo como unha das súas principais preocupacións o fomento do cultivo do liño e o cânabo. Os lenzos de liño de tempo inmemorial foi o tecido básico de Galicia. A súa demanda supera ao que se producía en Galicia, polo que axiña houbo que importalo sobre todo dos países nórdicos e bálticos. O cânabo resultaba fundamental para o trezado da corda pero a súa produción non era moi importante na nosa zona, pois a Mariña esixía a comparecencia persoal do produtor en Ferrol para o seu libramento, o que supuña importantes gastos para o labrador.

4.8 Ostras en escabeche

No século XVII exportábase a Castela ostras en barrís de escabeche. Gaspar de Herrera era un dos exportadores coñecidos. En contrato redactado en Pontedeume o 19 de xaneiro de 1639, comprométese a ceder oito cargas de escabeche embarrilado de ostra a dez arrobas galegas cada carga, a razón de 108 reais cada unha. Outro exportador de ostra era Xácome de Puga, veciño de Pontedeume, quen a 9 de febreiro de 1657 vendeu cinco

64. Cf. A. MARTÍN GARCÍA, *Guerra e mar no Ferrol da Ilustración*, Ferrol, Embora 2006, 29-31.

65. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 96.

cargas de barrís de escabeche de ostra, de doce arrobas e media de peso a carga, pagadas cada unha a sete ducados⁶⁶.

5. BUQUES E TRIPULACIÓNS

Na Idade Media eran *baixeles* os navíos que máis se movían polos pequenos portos como o de Pontedeume para o tráfico de mercadorías. Na Carta Póboa de 1270, o rei resérvase o portádego de: “baixeles et de los otros navíos que aportaren o que vinieren a pescar de otra parte”. De feito, no 1382, é un *baixel* o único navío armado que sabemos existía en Pontedeume⁶⁷. Con este termo de *baixel* désígnase a un mixto de vela e remos, da familia das *pinazas*, barcos dun único mastro con aparello cadrado duns sete metros de eslora.

Nos documentos manexados correspondentes ao século XVII, case todos os barcos que se rexistran son identificados, dun xeito xeral, como *navíos* sen maior especificación. Á hora da súa identificación nos instrumentos documentais, estes buques son recoñecidos polo seu nome e teñen a nacionalidade do seu patrón. Son navíos de cabotaxe que seguían a manter, como o baixel e a pinaza da Idade Media, a función de carrexo de mercadorías dende un porto principal ós pequenos portos das rías.

Do século XVIII, polas transcricións de convenios entre o gremio de mareantes e a Real Armada, sabemos que en 1773 había en Pontedeume “tres trañas, varios barcos e dornas que andaban ao xeito, había rapelas, pescadores de liñas, pescadores do cazón e todo oficio de volantes ou rascos, fretadores para fóra das puntas da Torrella e Miranda e fretadores para leña, pedra, viño ou outro calquera frete que se fixera dende o porto de Redes até a Pedra de Auga do río Eume”⁶⁸. Imos, xa que logo, facer unha sumaria descrición dos mesmos.

5.1 Pataches

Orixinariamente era unha embarcación a vela de guerra, unha mestura entre bergantín e goleta, con dous mastros destinada nas escuadras para levar avisos, recoñecer costas ou mesmo gardar a entrada aos portos. Nesta época só se usaban con fins mercantís e de aprovisionamento. Trátase do tipo de barcos que describe Lucas Labrada como aqueles que máis a miúdo arriban até Pontedeume nos finais do século XVIII e principios do XIX. Eran moi lixeiros, de pouco calado e de non máis de trinta toneladas de peso.

66. Cf. A. COUCEIRO FREIJOMIL, *O. c.*, 312.

67. Chamábase o “Santo Antón” e estaba patroneado por Xoán do Casal. Cf. E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo...*, *o. c.*, 265, nota 144.

68. P. PÉREZ CONSTANTÍ, *Notas viejas galicianas*, Santiago, Xunta de Galicia 1993, 73.

5.2 Saetías ou Sagetias

Nos finais de 1755 temos a primeira noticia da chegada de cataláns a Pontedeume. Arribaron en catro *sagetias* con tripulantes que traían a intención de fabricar sardiña e erguer un almacén no areal da vila para comercializar pescado. Era a *sagetia* ou *saetia*, xunto coa fusta, a galeota, o bergantín e a fragata, un membro menor da familia das embarcacións de remo típicas da navegación polo Mediterráneo e herdadas da Idade Media. Coñecemos un contrato de data 12 de xullo de 1690 para a construción dun destes navíos, onde se describen as súas medidas: 13,72 metros de mastro a mastro; 2,59 de obra viva e 3,40 metros de abertura⁶⁹. O contrato non especifica cantas bancadas tiña ou que aparello arboraba.

5.3 Lanchas comúns e lanchas planas

Como xa indicamos en apartados anteriores, con motivo dos estragos causados na ponte de pedra nos finais do século XVIII, foi necesario artellar un sistema de transporte de correo, mercadorías e mesmo pasaxe dunha ribeira á outra do río Eume. As descrições da época detallan que, para tal comercio, usábanse dúas lanchas comúns a remos para o tránsito de pasaxeiros, correos e mercadorías e outras dúas planas con capacidade para transportar unha ducia de cabalarías. Ambas as dúas eran manexadas por non máis de tres ou catro tripulantes que percibían como salario cinco reais por xornada. O servizo debería realizarse dende o amencer até o serodio toque de oracións⁷⁰.

5.4 Galeóns

Xa sinalamos anteriormente que o Catastro de Ensenada censa en Pontedeume 4 galeóns, 6 barcos, 7 lanchas e 6 dornas. O *galeón* era un barco que se usa a partir do século XVI. Tratábase dunha embarcación grande e monumental derivada da *carraca* duns 30 a 45 metros de eslora e tres mastros, feito con madeira de teca que podía chegar a pesar entre 300 e 800 toneladas. Evidentemente non son estes tipos de galeóns os que cita o catastro, pois xa sabemos que nun porto de marea, só con marea alta podían arribar barcos de non máis de 30 toneladas. Efectivamente, novos deseños son postos en práctica segundo pasa o tempo, e fan que este navío pase de servir para a guerra e dedicarse ao transporte de mercadorías, primeiro no comercio ultramarino e despois no comercio de cabotaxe. Na época que nos ocupa, este galeóns terían entre seis e dez metros de eslora e estarían tripulados por catro homes.

69. Cf. A. GARCÍA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, Barcelona, Aedos 1977, 341- 342.

70. Cf. A. MEIIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica...*, a. c., 72.

5.5 Goletas

Son as embarcacións típicas do tráfico de cabotaxe no século XVIII. Os armadores procuraban embarcacións pequenas e rápidas, de mediana tonelaxe, pouca tripulación e aparelhados á *cangrexá*⁷¹. Deste xeito, facíase máis sinxelo o seu manexo por navegar de orza na costa aforrando brazos a bordo, deixando así para as rutas transoceánicas as fragatas, corvetas e bergantíns, barcos máis robustos dos que o seu aparello redondo ía mellor nas empoadas.

E se falamos de buques e tripulacións, cómpre facer mención do traballosa oficio de tripulante e das súas múltiples penalidades: carestía de fretes, reparto de beneficios, espazadas singraduras por mor do mal tempo, fame derivada da falla de provisións e, obviamente, dos naufraxios.

6. OS MERCADORES E ALGUNHAS DAS SÚAS PRÁCTICAS COMERCIAIS

Sabemos por un informe enviado dende Pontedeume ao corrixidor de Betanzos de data 1618 que: “se celebraba feria franca todos los últimos domingos de cada mes, y en todo el de Diciembre la que era útil al país y no causaba perjuicio a otro”⁷². Pero unha visión máis xeral do volume do comercio marítimo no século XVI ofrécenola Couceiro Freijomil:

“Menudeaban los contratos que los armadores y traficantes efectuaban con marineros de la comarca para la pesca en otros puntos, y así vemos como en 26 de marzo de 1633 contrata Gaspar de Herrera, vecino de la villa a dos mareantes ferrolanos para ir a la pesca de congrio y ollos moles a la mar de Frouxeiras y otras partes, obligándose a entregar el pescado fresco y sin tripa al dicho Gaspar de Herrera para hacer escabeche para enviar al reino de Castilla y otras partes, y se lo ha de pagar a diez maravedises cada libra veintena y seis maravedises por cada ollomol y besugo siendo grande. El mismo Herrera, que debía ser traficante de consideración, aparece, en 15 de mayo del mismo año de 1633, concertando con Pedro de Lara, vecino de Quintanilla de Somoza, en tierra de Astorga, el

71. Consistente en dotar cada mastro dunha vela trapezoidal disposta no sentido proa – popa, envergada coa axuda de botavara e pico e dotadas nas partes superiores de pequenas velas chamadas escandalosas. O mesmo cargaban no trinquete dúas ou tres gavias de feitura rectangular, completando o aparello os foques, que son unha velas triangulares situadas na proa. Cf. S. MÖRLING, *As embarcacións tradicionais de Galicia*, Santiago de Compostela, Consellería de Pesca da Xunta de Galicia, 1989.

72. Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 544.

*transporte de recuas de escabeche a la villa de Medina de Rioseco, en el reino de Castilla, estipulando en 68 reales el alquiler de cada carga”*⁷³.

Por testemuños como o anterior e pola documentación que manexamos, pódese dicir que, en xeral, no comercio desta época, mercador e mariño están fundidos nunha única persoa. A súa actividade mercantil baséase fundamentalmente na comercialización de produtos do mar nunha escala bastante artesanal e próxima ás orixes do produto. Satelizando con estes hai tamén un colectivo de medio tratantes, medio mariñeiros que, segundo as épocas, mantiñan unha relación máis de veciñanza que de gremio. O sistema contábel estaba normalmente confiado ás escrituras notariais que dan a necesaria cobertura legal ás transaccións entre mercadores, patróns e fornecedores.

Imos agora a ofrecer unha sinxela descrición dalgúns aspectos de práctica comercial e da variedade de tratantes deste comercio marítimo local. Comezamos pola fiscalidade.

6.1 Fornecementos e impostos: a *Décimo do Mar* e o *Alfolín da Sal*

Ademais dos xa referidos de *alcabalas*, *centos* e *sisas*, tamén se rexistraban os seguintes tributos: a *Décimo do Mar* e o *Alfolín*. Cando chegaban os navíos a porto, e aínda que o tratante non tivera intención de vender, debía someterse ao rexistro do fiel local ou do escribán do décimo. O patrón debía notificar a súa chegada no caso de que a escala durase máis dun día. Nos días inmediatos á entrada en porto, o escribán asentará nos seus libros o cargamento do buque, comprobando a súa veracidade e comprobando o correspondente *albalá*. Feito o pago, o escribán estendía un documento para o paso franco tanto cara a un novo porto como para os controis viarios se as mercadorías se desprazaban polo interior.

No tocante ao décimo do mar, tratábase dun imposto sobre o comercio marítimo exterior, polo que a Coroa percibía uns dereitos nos portos galegos. Normalizado dende o século XIII supoñía un gravame aduaneiro. En Pontedeume aplicábase, polo menos dende o ano 1633⁷⁴. Ademais do *Libro de Visitas a Navíos*, son os protocolos notariais unha boa fonte para calibrar na súa xusta medida a actividade fiscal relacionada co comercio marítimo. Respecto á aplicación da décimo do mar, reproducimos, a continuación, parte dun instrumento redactado en Pontedeume o 1 de xullo de 1647 polo escribán Juan Raposo. Ao non estar presente o alcalde ordinario para facer a correspondente visita, solicita os servizos deste notario o que, xunto con Jacinto Pecesne, funcionario denominado *Fiel do*

73. A. COUCEIRO FREIJOMIL, *O. c.*, 311.

74. Curiosamente, non se conservan documentos de rexistro do Décimo do Mar en Galicia anteriores ó século XVI Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 551.

Décimo do Mar, pasan revista ao barco *La Susana* fretado por Baltasar Nutt mercador inglés con residencia en Pontedeume:

“(...) fui con el señor dicho Jacinto Peceña a la ribera mar que cae a la Puerta del Turrón de esta dicha villa y del barco del dicho Domingo Díaz, el Baltasar Nutt sacó las mercaderías siguientes: ocho frasqueras de aguardiente ordinario; otra frasquera con (...) frasquitos de vino; más descargó siete cajas, y habiéndose abierto cada una se halló lo siguiente: en la caja n.º primero, seis piezas de bombasí; ocho piezas de ovillos de colores; y en la caja n.º dos, 19 piezas de bombasí; y en otra caja n.º seis, cinco mazos de orillos pardos y dos escarlatas; y en la caja n.º cuatro, catorce docenas de fajas de colores; y en la caja n.º siete, ocho mazos de muestras y quince de bombasí y fustanes; y en la caja n.º cinco, siete mazos de orillos, tres de escarlata y cuatro blancos, y dos docenas de fajas; y en la n.º 8, seis mazos de orillos escarlata y una docena de muestras, más un mazo de orillos pardos, más cuatro mazos de cuerdas alquitranadas; una barrica de alquitrán; más se abrió un cofre pequeño y en él se halló calzón y ropilla y capa negra de paño y una camisa que dijo el dicho Baltasar Nutt venía para Tomás (...), su cuñado”⁷⁵.

En 1649, Thomas Mosley, tratante inglés desexa descargar o seu barco e, polo tanto, solicita ao correspondente fiel ou tenente do alcalde ordinario a aplicación do décimo do mar para: “dos pipas de zumo de limón, ciento sesenta e catro millares de limón y 22 millares de naranxa, con dos pipas máis de su zumo”⁷⁶.

O *Alfolín do Sal* era o monopolio real do sal. Ademais das alcabalas e décimos, este imposto opérase a través dos alfolíes. Non todos os portos, a pesar de que existía unha ordenanza real neste senso, mantiñan aberto un alfolín do sal. Non obstante, o de Pontedeume xa contaba en 1607 con un, como temos sinalado anteriormente. Os beneficios aos Propios da Vila polo arrendo da súa xestión presentan fluctuacións segundo as épocas: entre 1592 a 1617 estivo arrendado en 220 reais; entre 1617 e 1671 en 275; de 1803 a 1818 en 1000 reais⁷⁷.

O sistema de percepción destes impostos realizábase de xeito diverso, tendo en conta se a vila portuaria galega fose de reguengo, de señorío secular ou do Arcebispado de Santiago. Nun primeiro momento fixéronse a través de oficiais pero, pouco a pouco este oficio arrendouse a particulares, polo que estes tributos estarán nas mans dun arrendador–recadador que operará como axente fiscal, que á súa vez manterá unha nómina de

75. AHPNC, Escribán: *Juan Raposo, Pontedeume 1 de xullo de 1647*, Atado 86.

76. AHMP, *Libro de Visitas a Navíos*. Atado 171.

77. Id., 98. Cf. tamén: J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 554.

recadadores locais que se ocuparán da percepción directa. Estes encargados da xestión dos impostos a nivel local recibían o nome de *hombres buenos* ou *fieles* que eran nomeados polas corporacións municipais. Cada seis anos, a Facenda Real sacaba a poxa o oficio por unha cantidade calculada a partir das recadacións anteriores. Os *fieles*, nos que caía a responsabilidade do control do tráfico portuario, cobraban un salario do 3 % da recadación, á parte dos acordos aos que puidesen chegar cos mercadores sobre beneficios extras. O control dos ingresos levábase nuns *Cuadernos*. Mal pagados, xa podemos intuír que tratasen de redondear os seus ingresos de todos os xeitos posibles, primeiramente a custa dos propios mercadores, mesmo facendo trampas para requisarlles as mercadorías ou facerlles pagar por elas o dobre⁷⁸. Son moitas as denuncias por unha abusiva práctica deste oficio en case todos os portos galegos, tamén en Pontedeume. Un caso de 1649:

*“(...) Tomas Childe, mercader inglés, dijo que por cuento le compele Jacinto Peceñe, fiel y cobrador del derecho del uno por ciento a la paga de dicho derecho y pretende no se le debe sacar dichos derechos por ser mercader inglés, y por ser conforme a las capitulaciones de las paces, no debe pagar dicho derecho y por cuanto no se le quiere dar despacho sin que primero pague al dicho Jacinto Peceñe 117 reales que tocan a los dichos derechos un por ciento, por tanto protestó ante mi, escribano, que la dicha paga hace compulso y (...) por redimir su vejación y protesta no le pare (...)”*⁷⁹.

A organización da navegación comercial, durante a época que nos ocupa, aínda mantén as formas de metodoloxía de mercado propias da Idade Media. Á parte dos impostos da Coroa, tamén os concellos (aínda que poucos) podían afectar con novas cargas. Así antigas ordenanzas municipais obrigaban aos mareantes eumeses a abastecer o mercado municipal de, cando menos, un terzo do peixe capturado⁸⁰. Tamén en Pontedeume o Concello tiña ao seu cargo o arrendo da produción e comercio da augardente⁸¹.

6.2 Pesos e medidas

Na Idade Media a unidade de conta mercantil era a ducia, unha unidade moi variábel, que non sempre constaba de doce pezas. Había ducias pequenas e grandes, ducias de doce e de vinte e tres pescadas. Semella que esta unidade de medida era a máis empregada en Ortigueira, A Coruña, Noia, Betanzos e Baiona, e aínda aparece un terceiro tipo de ducia en Noia⁸².

78. Cf. E. FERREIRA PRIEGUE, *O. c.*, 374-376.

79. AHPNC, Escribán: *Juan Raposo. Pontedeume, 20 de xullo de 1649*. Atado 88.

80. AMP, Sección 1.1 Goberno, *Libros de actas capitulares ou de Pleno 1771-1785*, Sesión de 3 de novembro de 1779, Atado 5.

81. Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, *A. c.*, 551.

82. Cf. E. FERREIRA PRIEGUE, *O. c.*, 143.

Para contrastar e unificar pesos e medidas, as administracións dos séculos XVII e XVIII rexíanse polos acordos e regulamentos das distintas Corporacións. Mesmamente podían manter a actividade dun funcionario ou fiel que vixiaba o cumprimento das regras estabelecidas. As medidas acordadas polo Concello de Pontedeume servían de referencia para todo o territorio da xurisdición do señorío, pois por aquel entón, Pontedeume era a residencia ordinaria do alcalde maior dos antigos estados dos Andrade⁸³. En calquera caso, sempre se mantiveron polos tipos sinalados dende a antiga provincia de Betanzos, onde se usaban de xeito indiferente as denominadas libras castelás (16 onzas) e a galega (20 onzas), de xeito que cen libras galegas fan doce castelás, e cen libras castelás compoñen 80 galegas. Os artigos que se pesaban con libra galega eran as carnes, manteigas e liños. A unidade de arque expresábase en xeral en fardos e toneis. Respecto da moeda utilizada, se en séculos anteriores eran comúns o florín de Aragón, a coroa e o ducado, nestes séculos que nos interesan as contas despachábanse en reais e maravedís.

6.3 Os mercados españois

Son patróns de orixe cántabra os que primeiro aparecen rexistrados nos instrumentos notariais manexados, o que nos fai pensar que a ruta Bermeo–Laredo–Xixón–Ribadeo–Viveiro (a ruta medieval gascona), tiña tamén a Pontedeume como porto de paso ou destino.

A procura dunha maior eficiencia na xestión empresarial animou a chegada do capital catalán. Na década dos anos 55-65 do século XVIII afíncase en Pontedeume, con certa estabilidade, negociantes cataláns⁸⁴. Como xa sinalamos, estes simultaneaban o tráfico da sardiña salgada a escala nacional coa introdución dos viños do seu país. Os cataláns Ramón Rafols e Josef Solé conseguen do Concello eumés permiso para abastecer de viño catalán o mercado local. Contra estes e outros permisos máis, proliferaron as queixas pois os cataláns negábanse a pagar o arbitrio das banastras e lesionaban os intereses dos comerciantes e produtores locais⁸⁵.

Os irmáns Josef e Tomás Vadell (naturais de Vilanova i la Geltrú), Jaume Moret, Josef Solé e o seu fillo Cristobo centraron a súa actividade comercial na importación de viños cataláns. É obvio dicir que, de seguido, os viticultores da contorna opuxéronse á licenza para este tráfico pois ao pouco de establecérense xa adquiriran bens raíces e mesmo os vendían “en tabernas que tienen en los contornos de la villa”⁸⁶.

83. Cf. J. MONTERO ARÓSTEGUI, *Historia y descripción de El Ferrol*, Pontedeume, Imprenta López Torre 1972, 308.

84. Cf. A. MELIJE PARDO, *Aspectos de la vida económica..., a. c.*, 66. O propio autor deixa claro que a chegada de cataláns até Pontedeume non foi tan importante en número como o que aconteceu en portos e vilas próximas como Ferrol ou Mugarodos.

85. AMP, Sección: 1.1 Goberno, *Libros de actas capitulares ou de Pleno*, 1746-1770, Atado 4.

86. Tomás Vadell adquire unha casa na rúa principal de Pontedeume. Cf. A. MELIJE PARDO, *Aspectos de la vida económica..., a. c.*, 67.

6.4 Os mercadores franceses

No primeiro terzo do século XVII son franceses a case totalidade de barcos que manteñen carga importante de mercadorías de importación en produtos coloniais na ría e porto de Pontedeume. Pero esta tendencia desaparece en favor dos tratantes ingleses a partir de 1635. A causa é que a Francia do chanceler Cardeal Richelieu declara a guerra a España. A Guerra dos Trinta Anos deixa de ser unha guerra de relixión para dirimir cuestións claramente menos espirituais, pois o que busca Francia é acabar coa secular hexemonía hispana. A guerra e os impostos, lonxe de favorecer aqueles intereses comerciais, non fixeron outra cousa que dificultalos e mesmo impeditos.

Tratábanse de barcos e patróns dos que a maioría tiñan o seus portos base na Bretaña, concretamente nas vilas de Morbihan e Conquet. As circunstancias da época condicionan o produto máis demandado: trigo e outros cereais. Xa apuntamos anteriormente unha relación causa efecto deste comercio. Chama a atención de que entre 1620 e 1635 se produce un desembarco significativo de trigo e centeo no porto de Pontedeume dende os barcos de orixe francesa, fornecidos seguramente dende Niza. O agro español, a principios do século XVII, encaixa golpes durísimos: predomino gandeiro, expulsión dos mouriscos (1609) que priva á agricultura de man de obra cualificada e polo tanto de produción suficiente para a demanda existente.

Pero toda esta tendencia de comercio muda a partir da alianza que Carlos I de Inglaterra, e máis concretamente o seu embaixador na Coruña, Sir Walter Aston, fai coa Coroa española para frear as pretensións de Luís XIII de Francia e o poderío político do seu goberno, instigando en 1638 as incursións militares das unidades da flota real ao mando de Lope de Hoces en La Rochelle e Dunquerque.

A resposta francesa non se fai esperar e, no 8 de xuño de 1639, avístase dende A Coruña a flota francesa ao mando do arcebispo de Burdeos. Pero, ao comprobar as súas defensas, non chegaron a penetrar na baía coruñesa, vingando o seu fracaso no retorno a Francia incendiando os portos cántabros de Laredo, Santoña e Colindres⁸⁷. Até o 1713, ano da sinatura do Tratado de Utrech e remate da Guerra de Sucesión española, non se regularizaron de xeito sistemático as viaxes comerciais de tratantes franceses.

6.5 Os mercadores ingleses

Dende o punto de vista comercial, ao longo da maior parte do século XVII as relacións entre España e Inglaterra foron boas, en especial para os mercadores ingleses pois resultaron beneficiados con privilexios, fronte a outras entidades territoriais europeas, no

87. Cf. M. RODRÍGUEZ MANEIRO, *Historia de La Coruña a través de su puerto*, A Coruña, Marineda 1996, Vol. I, 65-68.

tráfico marítimo con España. Foron varios os tratados asinados para manter unha colaboración e un entendemento comercial⁸⁸. En xeral todos os portos galegos fornecían de materias primas necesarias para as manufacturas inglesas, o mesmo que algúns produtos como viño, aceite e froitas. Por engadido, o transporte facíase case sempre en barcos ingleses. Pola contra, nestes barcos británicos chegaban até nós produtos xa manufacturados de la, peixe seco ou salgado (especialmente o bacallau), cera e manteiga. Unha das claves da expansión comercial inglesa foi este mercado español e o anexo negocio da reexportación.

Como xa observamos no apartado anterior, é a partir de 1635 cando os navíos ingleses toman o relevo dos proscritos barcos franceses. O normal era que, cada tres meses, entrase na ría e porto de Pontedeume un barco inglés. Os nomes de tratantes e patróns de barco como Richard Barquer, Thomas Mosley, George Laly, Thomas Printops e Salomón Cribes, e de navíos como: *El Thomas*, *El Robert*, *El Simon* ou *El Juan de Londres*, ao longo dos anos se converten en asiduos visitantes das ribeiras eumesas e vellos coñecidos do comercio local. No apéndice documental, reproducimos autos de visitas a estes barcos e aplicacións do *ciento* ás súas mercadorías con que podemos facer unha cabal aproximación dos produtos achegados.

Pero, tralo triunfo da Revolución inglesa, a política exterior do Parlamento mudou por completo a traxectoria destas relacións. Este século XVII é a era das manufacturas, da conquista de mercados, do interese por adquirir metais das Indias, da produción naval..., circunstancias que, dunha banda, conforman o motor do progreso económico pero, doutra, tamén serán os motivos que desencadearán unha guerra económica entre as grandes potencias europeas. O chanceler inglés Cromwell mellorou a franceses e portugueses en detrimento dos españois. A toma de Xamaica e o bloqueo do porto de Cádiz pola armada inglesa entre os anos 1654 e 1656, levaron a Filipe IV a decretar a expulsión dos súbditos británicos así como o embargo dos seus ben e efectos. De feito, entre os represaliados máis prexudicados figuran mercadores ingleses con intereses en Pontedeume: Baltasar Nunt, Thomas Mosley e Esteban Laque que viron embargadas as súas facendas na vila e na cidade de Santiago. Outros como Guillerme Acel pasaron polo mesmo en Cedeira, e Samuel Iberes en Pontevedra.

Algúns comerciantes procedentes doutras cidades e vilas de Galicia, e mesmo de Pontedeume, que debían cartos a estes mercadores nunca fixeron o pago das súas débedas. As facendas que se venderon e embargaron aos ingleses no Reino de Galicia ascenderon a máis de 25.000 reais, dos que unha boa parte se destinaron para o mantemento do presidio da Coruña⁸⁹.

88. Cf. A. DOMÍNGUEZ ORTÍZ, *Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV*, en: "Hispania" 89 (1963) 71-110.

89. Cf. A. ALLOZA APARICIO, *La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)*, en: "Espacio, Tiempo y forma, serie IV, Historia Moderna", 13 (2000) 83-112.

6.6 Os tratantes flamengos

Os tratantes españois asentados en Bruxas, punto terminal da ruta da la, chegaron a artellar relacións comerciais, sobre todo por mar, máis alá da política das grandes empresas e das relacións internacionais. Este comercio con Flandes estivo moi activo principalmente na primeira metade do século XVI; mesmo mercadores de Santiago de Compostela, afastados en decenas de quilómetros da costa, fretaban barcos cargados con viño para Flandes.

O comercio flamengo era o centro de redistribución dos produtos para os mercados europeos; mesmo o norte peninsular consumía regularmente ao longo do século XVI cereais transportados por franceses e holandeses. As manufacturas da industria téxtil flamenga son coñecidas polo lugar de produción e nas mesas españolas eran moi apreciados os queixos de Flandes⁹⁰.

Tamén as fontes manexadas, achegan informacións de mercadores e tratantes flamengos con intereses en Pontedeume. Algúns mesmo con problemas de mala práctica comercial, roubo e até contrabando:

*“(...) Julien Carton, maestre y dueño del navío nombrado San Pedro, surto en el puerto de esta villa y vecino del puerto de Dunkerke en los estados de Flandes, da todo su poder al Doctor don Antonio Montejano para que, en su nombre, pueda pedir a unos barqueros de esta villa, cuyo nombre se calla por la causa criminal, una barrica de sebo de peso de cuatro quintales que le llevaron en la ciudad de La Coruña descargando en su barco otras veinte barricas de dicho porte para Su Majestad y la trajeron ocultada y la vendieron a mercaderes de esta villa, habiendo vendido a Su majestad a precio de a once ducados”*⁹¹.

7. INDUSTRIAS E SERVIZOS DO SECTOR

A vila de Pontedeume era, máis que nada, un pobo de mareantes, é dicir de pescadores e transportistas que achegaban á vila a principal riqueza que consumía e exportaba: o peixe. Esta actividade estaba en relación directa coa salga e a cestería que, na época que analizamos debían ter o seu peso específico no Concello.

90. Cf. I. VELO PENSADO, *La comarca brigantina en la relación España – Flandes durante la Edad Moderna*, en: “Anuario Brigantino” 15 (1992) 25-40.

91. AHPNC, Escribán: *Juan Raposo, Puenteume 12 de octubre de 1645*, Atado 84.

7.1 A Casa da Banastraría

A división do traballo e a especialización nas distintas ramas da produción esixían unha mínima estrutura para asegurar a eficacia do intercambio. Unha destas actividades mantiña un edificio polo que velaba a xurisdicción da vila: a Casa da Banastraría.

Dentro do instrumental que non podía faltar en ningunha casa de labranza estaba a cestería. Do mesmo xeito a actividade pesqueira esixía o traballo artesanal dos fabricantes de canastos, tecedores de cestas de vimbio ou de costelas de madeira delgadas e entre-lazadas. Podían ser de varios tipos, aínda que as banastras máis usadas eran as chamadas *abadengas* e *maragatas*, as primeiras de maior capacidade que as segundas, que eran un pouco máis baixas, pero as dúas con tapa. O uso destes dous tipos foi cambiando ao longo dos anos⁹².

A vila posuía o privilexio sobre a súa fabricación e comercio, xunto coa corda e a esteira. Nunha casa situada ás costas da casa do Concello, existía un obradoiro de banastraría, propiedade da vila⁹³. No capítulo de Propios y Arbitrios do Concello advírtese como correspondía á pesca a máis importante fonte de ingresos para as arcas municipais. Só na banastraría para a sardiña acadaba, a mediados de século XVIII, uns ingresos de mil reais anuais. Arbitrio por aquel entón destinado, preferentemente, para atender as reparacións dos peiraos e da ponte de pedra⁹⁴.

*“El arriendo de la renta de cestería de la sardina fue siempre objeto de muy puntual normativa por parte del Ayuntamiento. En la escritura de asiento, obligación y fianza signada en 1728, vemos que el nominado Concejo como fiel administrador de la Casa de Banastería, que lo fue Pedro Pardo de Carballeira, obligábase a recoger dentro de la dicha Casa toda la banasta, tapa, esteras y cuerda que se le entregare y comprare para el consumo. También se prescribe que dicho asentista ha de avisar un mes antes de agotarse las banastas existentes en dicha Casa, para que se puedan encargar y comprar los banasteros (...) y ha de celar siempre dicha renta y administración, para que ningún mercader, ni tratantes de sardinas, arriero, ni asturiano, pueda comprar banasta, ni esteras, a ninguna persona, sino que las ha de consumir de las que se entregaren en dicha Casa de la Banastería”*⁹⁵.

92. Cf. X. M. VEIGA FERREIRA, *Un acercamento ó imposto de banastrería en Pontedeume*, en: “Cátedra” 6 (199) 147-162.

93. Cf. J. A. LÓPEZ CALVO, A. c., 526-527.

94. *Acta da sesión Plenaria do Concello de Pontedeume de 4 de agosto de 1747*, en: AMP, Sección: 1.1 Goberno, *Libros de actas capitulares ou de Pleno*, 1746-1770, Atado 4.

95. A. MEIJIDE PARDO, *Aspectos de la vida económica...*, a. c., 61.

A Casa da Banastraría estaba situada ás costas da actual casa do Concello, na rúa dos Ferreiros, e desaparece en 1863 ao ser anexada ao edificio do Concello. O imposto da banastraría foi o máis importante da primeira metade do século XVIII, superando, con moito, os demais censos ou xuros da época⁹⁶. A progresiva industrialización da pesca e os cambios que trouxeron os cataláns nas artes e explotacións da pesca supuxeron o declive deste imposto. En 1766 os impostos de banastraría deixaron de cobrarse.

7.2 Lonxas

A necesidade de almacenamento fixo que xurdise a creación de servizos públicos ou mancomunados para esta actividade. O 3 de xullo de 1765 a Corporación manda compondor o peirao. Segundo Couceiro Freijomil esta intervención conta co mecenado do Arcebispo Rajoy. Non foi a única achega do arcebispo compostelán á súa vila natal. Couselo Bouzas refire o seguinte:

*“La munificencia de Rajoy con su pueblo natal no sólo se refirió a las obras que se relacionan con la religión y el culto sino a las que tenían por objeto los intereses terrenos y bienestar material de sus habitantes. A esto tendían las lonjas que este prelado determinó edificar en su pueblo el año de 1763. El mismo cura, D. Tomás Moreira y Montenegro, en virtud de orden y facultad del Arzobispo, hace contrato con Ricoy, en 28 de septiembre de dicho año, residente en la villa de más de cuatro años a esta parte, de la edificación de diez lonjas o bodegas para en ellas fabricar sardina salada y otras cosas, en la ribera del mar; frente a la muralla que cierra la huerta de la Excm. Sra. Condesa de Lemos y torre pegada a su palacio. Cada lonja (fábrica de fomento o salazón que se dice hoy), tendría de largo 18 varas en hueco y 8 de ancho. Entre la huerta de la Condesa y la lonja quedaría un hueco en que quepan dos carros a la par. Pagaría Rajoy por esta obra 112.000 reales”*⁹⁷.

Sábese que o contratista Alberte Ricoy realiza un recoñecemento e orzamenta a obra. Posibelmente desta época e actuación sexan as hoxe coñecidas como *Lonxas de Rajoy*, edificadas fronte á liña de costa existente pero, a pesar das referencias de Couselo Bouzas a certos protocolos notariais, polo momento, esta referencia non se pode apoiar documentalment⁹⁸.

96. Cf. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 98-99.

97. J. COUSELO BOUZAS, *Galicia Artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*, Santiago de Compostela, Instituto Teolóxico Compostelano 2005, 566. Tamén: M. D. VILA JATO, “Aspectos del mecenazgo del Arzobispo Rajoy: sus construcciones en Pontedeume”, en: AA.VV., *Homenaje al polígrafo eumés Don Antonio Couceiro Freijomil en el primer centenario de su nacimiento (1888-1988)*, A Coruña. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial 1990, 191.

98. C. DE CASTRO ÁLVAREZ, *Calles, Plazas y Jardines...*, o. c., 67.

8. CONCLUSIÓN: A EVOLUCIÓN DUNHA ACTIVIDADE PRIMORDIAL

O contraste das fontes e estudos manexados permítenos sinalar tres etapas nesta descrición da evolución de comercios e mercados marítimos no porto de marea de Pontedeume nos séculos XVII e XVIII. Non se trata dunha análise total, pois se ben achegamos informacións de fontes fiscais, describindo os impostos que gravaban o consumo e o trasfego de materias primas e produtos finais, e calibrar o nivel de mercantilización da economía marítima local, o certo é que cumpriría en orde a unha análise máis global investigar a evolución dos prezos, a aparición das feiras e a comparación con outros tipos de comercios ademais do marítimo⁹⁹.

8.1 Primeira etapa: A resposta á depresión

Serían os anos do primeiro cuarto de século XVII (1600-1635) os anos onde a ponte e o peirao sofren importantes obras de mellora. Xa asentado o paso do reguengo á señorialización do porto, a nivel de comercio marítimo a situación desta etapa non era a mellor das desexábeis: o comercio de Indias estaba en recesión, había unha excesiva dependencia de industrias estranxeiras para abastos de mastros, cordame e velas e a escaseza de traballadores cualificados para a construción naval. A política de prohibición de importacións amosouse como un auténtico fracaso, pois non había posibilidade de substituír con produción local a importación de artigos manufacturados. Este subdesenvolvemento do país convertía España nun bo mercado de exportación para bens manufacturados, e nunha fonte de recursos para certas materias primas. Ao teren os estranxeiros (sobre todo os flamengos) os produtos, o capital e mesmo os barcos, conservaban nas súas mans toda a operación de importación e exportación reducindo aos seus equivalentes españois a simples consignatarios.

Así, nesta etapa, o porto de marea de Pontedeume albisca unha interesante actividade, dunha banda pola chegada de navíos europeos -fundamentalmente franceses-, doutra polo feito que, certo número de industrias lixeiras, alimentadas con materias primas locais e destinadas ao mercado interior, permaneceron en funcionamento e substituíron eficazmente ás importacións cando estas estiveron prohibidas. Son tamén os anos onde o peirao existente recibe unha concienciada reparación que aínda que non supuxo ampliación ningunha, si o tornou ao seu estado primixenio.

99. Cf. L. ALONSO ÁLVAREZ, "A esfera da circulación de mercadorías na Galiza do século XVIII. Historia e Fontes", en: ARQUIVO DO REINO DE GALICIA (Ed.), *Fuentes para el estudio del siglo XVIII en Galicia. Historia económica y social*, Sada - A Coruña, 1991, 37-46.

8.2 Segunda etapa: A reforma borbónica

Propoñemos o segmento de anos entre 1635 e 1755, entre unha tendencia autárquica de produción agraria e a chegada dos primeiros fomentadores cataláns. O incremento da poboación no século XVIII significou tamén un incremento da demanda de bens necesarios (alimento e vestido) que estimulou a produción de mercados. As familias, para subsistir, víronse na obriga de alternar as actividades puramente agrícolas coa produción de manufacturas téxtiles (lenzos) e a transformación de derivados da pesca (salgas). A nivel xeral continúa o comercio de cabotaxe pero con miras á exportación e ao produto colonial. Estes son tamén os anos da expansión comercial a través da creación de compañías con privilexios (Iucatán e Campeche), pero os gremios que regulan dende o século XVI a produción, non as viron con bos ollos, pois podían motivar a creación de fábricas que escaparían ao seu control. Se facemos caso ás achegas de Lucas Labrada as primeiras industrias de Galicia neste momento son as dos lenzos.

A nivel de comercio marítimo local é a época na que comeza o relevo dos navíos e mercadores franceses polos ingleses, logo da declaración de hostilidades entre España e Francia por mor da evolución da Guerra dos Trinta Anos, até a posta en práctica dos acordos do Tratado de Utrech asinado en 1713.

8.3 Terceira etapa: A colonización catalana

A partir de 1750 comeza o asentamento dos cataláns e a aplicación das novidades nos sistemas de produción e comercialización marítima. No 1765 componse o peirao pero son tamén os anos da ruína da ponte de pedra. As augas vivas do río Eume e a mesma acción do mar provocan, entre a segunda metade do século XVII e as primeiras décadas do XVIII, o entullado de 10 dos seus 68 arcos orixinais, comprometendo así o carrexo de mercadorías.

APÉNDICE DOCUMENTAL

(1)

1651, decembro 31, Pontedeume

O escribán Jacinto Peceñe, fiel do un por cento, fai comprobación das mercaderías do navío inglés “El Juan de Londres” atracado no porto de Pontedeume.

AHMP, Fondo Xeral, Sección: Facenda. *Libro de Visitas a Navíos*. Atado 171.

“En la villa de Puente deume a treinta y un días del mes de diciembre de mil y seiscientos cincuenta y uno, por delante de mi Jacinto Peceñe, fiel administrador del nuevo derecho del uno por ciento, en lo tocante a él dijo que, por cuanto en la ría y puerto de esta dicha villa a bordo del navío nombrado “El Juan de Londres” del que es maestro Salomón Cribes, natural de Londres y habiendo ido a dicho navío para saber las mercaderías que están y tiene, halló las mercaderías siguientes: treinta docenas de medias de diferentes colores, grandes y pequeñas; ocho docenas de cascabeles y seis millares de tachuelas de bronce; diez piezas de (...); doce piezas de sempiternas de diferentes colores; dieciséis piezas de ovillos de diferentes colores; trece piezas de sargas de diferentes colores; cuatro medias piezas de paño colorado; seis fardos de bastes negras; treinta docenas de fajas de colores y dos mazos de ovillos pardos; treinta piezas de fustanes y veinte de bombasí; cuarenta quintales de munición en ciento cuarenta y seis barriles pequeños y grandes; más en cinco barriles y uno pequeño que son seis quintales de estaño labrado. Con lo cual y por no hallar más mercadería en dichos fardos que dicho navío trajese, aunque se han hecho las buscas que se requerían, dicho Jacinto Peceñe la dio por fenecida y le dio licencia en cuanto hace por su parte como la del nuevo derecho, para que pueda descargar y sacar de dicho navío y de mar a tierra la dicha hacienda, sin por ello incurrir en pena alguna. Y yo, el dicho escribano le hago cargo al dicho Jacinto Peceñe de los derechos que montase y sumase. Siendo testigos: Bernardo Ordóñez de Figueroa; el Capitán Miguel Rodríguez do (...) y Alonso de Losada, vecinos y residentes en la dicha villa de Puente deume”.

(2)

1634, enero 30, Pontedeume

Valoración dos produtos cargados no navío francés “La Juana”.

AHMP, Fondo Xeral. Sección: Facenda. *Libro de Visitas a Navíos*. Atado 171.

Juan Biçena, mercader francés vecino de Conques, maestro del navío nombrado “La Juana”. Digo que yo llegué a la ría y puerto de esta dicha villa con mi navío en diecisiete días del próximo pasado, en el cual se haya y se registró las mercaderías siguientes: cinco barricas de centeno, que se hayan doce anegas y media que vendí en esta villa, a tres reales la anega, que monta ciento sesenta y dos reales y medio; y tres barricas de trigo que traían nueve anegas y media que vendí en esta villa a dieciséis reales que montaron ciento cuarenta y cuatro reales. Un quintal de cáñamo que vendí a cincuenta y cuatro reales. Cincuenta libras de velas en cincuenta reales. Lo mismo docena y media de postes de hierro que vendí a ciento quince reales y medio. Sesenta libras de (...) en noventa reales. Un quintal de sebo en cien reales. Catorce libras de cera en setenta y siete reales. Dos varas de cordelaje en ciento setenta y dos reales, que dejó en ciento setenta y seis. Treinta piezas pequeñas de mantela que vendí en ciento veinte reales. Ochenta libras de almidón en ochenta reales y seis maravedís. Y así, lo procedido de dichas mercaderías, mil trescientos y veinticinco reales de vellón, de los cuales emplea los novecientos setenta en limón y naranja, que con la (...) y su contorno que tengo hallado en dicho navío, y los trescientos cincuenta y cinco reales restantes, los que hallé en mi persona”.

(3)

1652, Pontedeume

Thomas Mosley, tratante inglés residente en Pontedeume describe a actividade dos seus barcos.

AHMP, Fondo Xeral. Sección: Facenda. *Libro de Visitas a Navíos*. Atado 171.

“Thomas Mosley mercader inglés residente en esta villa de Puentedeume, por lo que me toca y en nombre de Ricardo Barquer, asimismo mercader inglés, digo que por nuestra cuenta han venido y descargado en el Puerto de esta dicha Villa, sendos navíos con mercaderías según consta del registro de carga y descarga que son los siguientes: El “Thomas” de Londres de que es maestro Jorge Laly que se registró en mayo del año pasado de 1651 y montó las mercaderías que vinieron por mi cuenta según el ajustamiento de cuenta y saca que hizo la justicia, en setenta mil reales con más lo que vino por cuenta de dicho maestro que montó ocho mil quinientos y sesenta y cinco reales. Y las mercaderías que vinieron en el segundo navío que se llama “El Juan de Londres” que descargó en el mes de agosto de 1651 más de doce mil reales y se empleó en dicho navío cinco mil quinientos y noventa y dos reales. Y en el “Próspero” que así mismo se llama el “Juan de Londres” del que es maestro Salomón Cribs, que descargó en diciembre de dicho año pasado y montó las mercaderías, según la saca, setenta y tres mil doscientos y noventa y cuatro reales, y se volvió a remitir en el dicho navío para la villa de Gijón, mil reales, de manera que todas dichas mercaderías que he descargado montan ciento sesenta y tres mil ochocientos y cincuenta y nueve reales en esta villa, como consta en el libro de registro de cargo y descargo. Con más cierta cantidad que tengo empleado a la ciudad de Málaga, de que tengo de haber testimonio. Y ahora, del restante de ese dinero que me ha quedado, tengo necesidad de remitir en un navío que al presente está surto en la Ría de esta villa cargado de bacalao para la ciudad de Bilbao y para la villa de Laredo, quince mil reales de vellón, para emplear en hierro y otras materias de la tierra, suplicando mande dar licencia para cargar dicho navío y despachar testimonio”.

(4)

1624, 5 de xullo, Pontedeume

Guillermes Guillán, mercador francés, vende sal no alfolín de Pontedeume.

AHMP, Fondo Xeral. Sección: Facenda, *Libro de Visitas a Navíos*, Atado 171.

“En cinco días del mes de julio de mil y seiscientos veinte y cuatro años, el Doctor Alonso Tenreiro, Lugarteniente del Alcalde Mayor de estos estados, habiendo tocado fondo en este puerto un navío, el cual halló por maestro y señor de él a Guillermo Guillan, según dijo llamarse, que tiene de nombre el dicho navío “Buenaventura”, que dijo ser natural de Morbihán en Bretaña, en que había traído sal que había cargado con Angill, reino de Francia. Que lo vendía por su cuenta en el alfolí de esta Villa, y aunque se miró todo no se halló otra cosa sino dos barricas de harina, y otras dos de alquitrán para secar y reparar el dicho navío”.

(5)

1751, 17 de agosto, Pontedeume

Listado de mercadores e tendeiros existentes en Pontedeume incluído no interrogatorio da Real Única Contribución (Catastro de Ensenada).

Publicado por Santiago Daviña Sáinz, en “Cátedra” 8 (2001) 127-128.

“Sebastián Fuertes, mercader de paños y proveedor de aguardiente, de 37 años, casado, tiene un criado, una criada y de utilidad en su industria como tal mercader 40 reales al año, y por la aguardiente 750, que en todo hacen 790.

Francisco Fernández de Loredo, de 40 años, viudo. Tiene de utilidad por la industria de mercader 2.000 reales.

Baltasar Martínez, de 30 años, casado, tiene un hijo y un hijastro de menor edad, otro de 18 años, cuatro hijastras, y tres criadas; y de utilidad por su industria al año 2000 reales.

José Varela, mercader de por mayor; tratante en sardina y administrador de la capilla de la Purificación. De 43 años, casado, tiene dos hijos, el uno mayor de 18 años, el otro menor; un criado mayor de 18 y dos criadas; y por su industria como mercader [tiene] 1.500 reales al año; como tratante en sardina 12.096 por 672 cargas que ha beneficiado este año al respecto de 18 reales de utilidad en cada una, según noticia del Ayuntamiento y como administrador 550 reales, que el total es de 14.146 reales.

Juan de Iago, de 37 años, tendero. Casado, tiene de utilidad por su industria 70 reales.

Juan Antonio Vidal, de 22 años, casado; tiene de utilidad por su industria al año 100 reales.

Sebastián de Ortega de 34 años, casado tiene un hijo de menor edad, y por su industria al año 100 reales.

José Caruncho, mercader y recetor de salinas, de 42 años. Tiene tres hijos de menor edad, un criado mayor de los 18 y tres criadas; y de utilidad por su industria de mercader 20 reales al año, y como recetor de salinas de la villa del Ferrol otros 20, que en el todo hacen 40.

Ignacio de la Iglesia, de 60 años, mercero, viudo; tiene en su compañía a una huérfana; y de utilidad por su industria al año 40 reales.

Domingo Ferrera, de 56 años, casado. Tiene de utilidad por su industria al año 50 reales.”

**APÉNDICE: Barcos que descargan en Pontedeume entre 1623 e 1655
dos que se conserva rexistro**

Data	Barco	Orixe	Patrón	Carga
19 abril 1623	<i>Buenaventura</i>	Morbihan Bretaña (Francia)	J. Roldán	Sal
13 maio 1623	<i>Espíritu Santo</i>	Camiña - Portugal		Viño e caixas de marmelada
5 xullo 1624	<i>Buenaventura</i>	Morbihan Bretaña (Francia)	Guillermo Guillán	Sal
13 setembro 1624	<i>La Catalina</i>	Morbihan Bretaña (Francia)		
2 maio 1625	<i>San Andrés</i>	Ribadeo	Bartolomé del Burgo	Trigo, papel e la.
25 maio 1625	<i>Espíritu Santo</i>		Basilio Medelberg	Trigo
1 abril 1627	<i>Nª Sª de a Guía</i>	Comillas (España)	Domingo de la Torre	
1633	<i>Julian</i>	Conquer Bretaña (Francia)	Guillermo Migll	Cánabo, sebo, cera, postes de ferro e novelos de la
30 xaneiro 1634	<i>Santa Juana</i>	Francia	Jean Biçena	Centeo, trigo, cánabo, sebo, cera, estaño labrado, velas e amidón
25 marzo 1634	<i>Santa María</i>	Conquer Bretaña (Francia)	Dumaçón	Sal, cánabo, viño e cera
15 abril 1634	<i>La Juana</i>	Lablete (Francia)	Claude de Legrón	Centeo
12 maio 1634	<i>La Francesa</i>	Francia	Roland Ledgabel	Trigo
24 xullo 1634	<i>La Juana</i>	Francia e A Coruña	Claude de Legrón	Trigo
12 setembro 1634	<i>La Esperanza</i>	Rouen - Normandía (Francia)	Abrám Marçón	Cereais e panos
8 xuño 1650	<i>La María</i>	Francia	Nicolás Coco	Laranxas e limóns
19 novembro 1650	<i>El Bautista</i>	Comillas Cantabria	Roberto Pérez	
26 febreiro 1651	<i>La María</i>	Francia e Xixón	Josef Bargo	Sal
8 xuño 1651	<i>El Thomas</i>	Inglaterra	George Laly	Tecidos, perfumes, sombreiros e cera
31 decembro 1651	<i>El Juan de Londres</i>	Inglaterra	Salomon Cribes	Tecidos, munición e la
9 marzo 1652	<i>El Thomas</i>	Inglaterra	George Laly	Camisas, sombreiros e tecidos
18 marzo 1652	<i>Santa Lucía</i>	Comillas Cantabria	Rodrigo Martínez	Brea
11 maio 1652	<i>El Juan de Londres</i>	Inglaterra	Thomas Mosley	Estaño labrado, tecidos e sombreiros
5 xuño 1652	<i>El Simon</i>	Inglaterra	Simon Thru	Estaño, cera, novelos de la de cores, tecidos
15 decembro 1652	<i>El Simon</i>	Inglaterra	Simon Thru	Estaño labrado, tecidos, la e cera
28 abril 1653	<i>El Roberto</i>	Inglaterra	Thomas Printops	Novelos de la e tecidos
20 agosto 1653	<i>El Roberto</i>	Inglaterra	Thomas Printops	Medias, tecidos, Nobelos de la
19 novembro 1654	<i>Cardossa</i>	Inglaterra	Thomas Printops	Tecidos, la e faixas
7 abril 1655	<i>La Esperanza</i>	Inglaterra	Bernabé Payn	La, tecidos e munición

