

PABLO SÁNCHEZ PASCUAL

EL COMERCIO INTERNACIONAL EN LAS VILLAS PORTUARIAS
DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS
DURANTE LA ÉPOCA DE LOS AUSTRIAS

Resumen. Estudio de la actividad mercantil internacional mantenida por las villas portuarias del Principado de Asturias entre 1516 y 1700, fundamentalmente con los países del Arco Atlántico. Se incide en los intercambios y su evolución, así como su impacto en la estructura socioeconómica asturiana.

Palabras clave: comercio; materias primas; historia urbana; Arco Atlántico; puertos

HANDEL MIĘDZYNARODOWY W MIASTACH PORTOWYCH KSIĘSTWA ASTURII
W OKRESIE HABSBUROW HISZPAŃSKICH

Abstrakt. Artykuł opisuje międzynarodową wymianę handlową miast portowych Księstwa Asturii w latach 1516–1700, głównie z krajami Łuku Atlantyckiego. Artykuł koncentruje się na charakterze i ewolucji tych stosunków handlowych, a także ich wpływie na strukturę społeczno-gospodarczą Asturii.

Słowa kluczowe: handel; surowce; historia miast; Łuk Atlantycki; porty

Dr. PABLO SÁNCHEZ PASCUAL – Universidad de Cantabria, España; dirección de correspondencia: Avda. Los Castros s/n, 39005 Santander, Cantabria; e-mail: sanchezpasp@unican.es; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0844-2228>.

Investigación financiada por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Gobierno de España y la Agencia Estatal de Investigación, programa postdoctoral *Juan de la Cierva*, JDC2023-052456-I. A su vez, este artículo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación *Experiencias familiares y acciones personales. Códigos socio-culturales, discursos y legados en los estratos superiores (1700-1833)*, ref. PID2024-158016NB-I00, bajo la responsabilidad de los Dres. Juan Hernández Franco y Antonio Irigoyen López, de la Universidad de Murcia.

INTERNATIONAL TRADE IN THE PORT TOWNS OF THE PRINCIPALITY OF ASTURIAS
UNDER THE SPANISH HABSBURGS

Abstract. The article studies the international trade activity in the port towns of the Principality of Asturias between 1516 and 1700, mainly with the countries of the Atlantic Arc. The study focuses on trade and its evolution, as well as its impact on the socio-economic structure of Asturias.

Keywords: trade; raw materials; Urban History; Atlantic Arc; ports

El presente artículo tiene como objetivo estudiar el comercio internacional de las villas portuarias del Principado de Asturias durante la monarquía de los Austrias. Es decir, la actividad comercial que vinculaba a esta provincia cantábrica con países extranjeros tanto por contacto directo como por reexportación desde otros puertos, fundamentalmente desde Bilbao. Este trabajo se vincula al ámbito de la Historia urbana, que cuenta con investigaciones de especialistas acreditados¹. La metodología empleada se basa en la crítica de fuentes. Es necesario dotar de una explicación de conjunto a múltiples testimonios, dispersos y fragmentados, incorporando al análisis nuevas referencias procedentes de distintos fondos españoles consultados (Junta General del Principado, Archivo Histórico de Asturias, Diputación de Vizcaya, municipales de Navia y Vegadeo) e internacionales (*The National Archives* de Londres, *Stadsarchief* de Róterdam y de Ámsterdam) y bibliografía local.

1. PRESUPUESTOS Y CONDICIONANTES DEL COMERCIO
INTERNACIONAL MARÍTIMO ASTURIANO
DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

El origen de estas villas del litoral asturiano se encuentra en la promoción repobladora acometida por la Corona de Castilla entre los siglos XII y XIV. Con la concesión de un estatuto jurídico determinado se pretendía ordenar y jerarquizar un hasta entonces importante poblamiento disperso, aglutinando

¹ Cátia Antunes, “The Portuguese Maritime Empire: Global Nodes and Transnational Networks”, en *Empires of the Sea. Maritime Power Networks in World History*, ed. Rolf Strootman, Floris van den Eijnde y Roy van Wijk (Leiden: Brill, 2019), 294–311; María Á. Faya Díaz (coord.), *Las ciudades españolas en la Edad Moderna: oligarquías urbanas y gobierno municipal* (Oviedo: KRK, 2014); José I. Fortea Pérez y Juan Eloy Gelabert González (ed.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (Santander: Universidad de Cantabria, 2006); David R. Ringrose, “Historia urbana y urbanización en la España Moderna”, *Hispania* 58, no. 199 (1998): 489–512.

a dicha población y estimulando sus actividades económicas, cuyas bases fueron la pesca (sobre todo, de ballena) y el comercio. Importante también fue la concesión a algunas de estas villas de licencia para la importación y la venta de sal, lo que otorgó a Avilés el liderazgo en el área asturleonés². Según Lanza, las transformaciones económicas y sociales bajomedievales permitieron consolidar el sistema urbano cantábrico. Las villas costeras asturianas formaban parte de un sistema que, periférico de la Europa atlántica, sería capital en la conexión española con el norte de Europa, ejerciendo Bilbao como cabecera en conexión con Burgos para la exportación de lana merina a Flandes³. Sin embargo, el ejercicio del comercio en el litoral del Principado de Asturias estaba supeditado a una serie de condicionantes específicos.

El territorio, básicamente agrario, carecía de excedentes para intercambiar. A pesar de la introducción del maíz en el siglo XVII y del consiguiente aumento de población, el sistema no permitía el crecimiento por cuanto la excesiva subdivisión de la herencia comprometía el mismo sustento. Solo cuando se producía un desajuste entre población y producción la actividad comercial cobraba protagonismo, según Barreiro, que distingue dos etapas en el comercio asturiano. Una primera, en el siglo XVI, que generó pequeños capitales a partir del desarrollo de actividades complementarias, y otra segunda de marasmo, propia del siglo XVII, cuando la región ya tenía cubiertas esas necesidades⁴. Estas villas eran cabecera de comunidades autosuficientes en la práctica, que acudían al trueque en sus intercambios en mercados y ferias y con una red viaria inadecuada para el tránsito regular de vinos y granos⁵.

Un factor relevante que desmotivaba el comercio en Asturias era el inadecuado estado de sus puertos para el desempeño de la actividad comercial⁶. Eran habituales los problemas en los accesos, con fondos rocosos (Llanes,

² Juan I. Ruiz de la Peña, “Las polas asturianas en la Edad Media: Estudio y diplomático” (tesis doctoral, Universidad de Oviedo, 1981), 248–249; Miguel Calleja Puerta (ed.), *Portus: una historia del puerto de Avilés* (Oviedo: Universidad de Oviedo, 2015), 16, 22–23.

³ Ramón Lanza García, “Ciudades y villas de la Cornisa Cantábrica en la época moderna”, en *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVII)*, ed. José I. Fortea Pérez (Santander: Universidad de Cantabria), 181–182, 180–193.

⁴ Baudilio Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica”, en *El comercio en el Antiguo Régimen*, vol. 2, ed. Manuel Lobo Cabrera y Vicente J. Suárez Grimón (Gran Canaria: Las Palmas de Gran Canaria, 1995), 61–62.

⁵ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 63.

⁶ Junta General del Principado de Asturias, *Actas históricas*, vol. I-2, 634. “ninguno de ellos es bueno y todos son malos y tan peligrosos que por sí mismos están defendidos, y no hay puerto seguro adonde poder entrar navíos grandes de alto vordo y los que de ordinario acuden a ellos son los que van y vienen de Vizcaya a Portugal y Sevilla, que ordinariamente son los de 50 toneladas poco más o menos”.

Villaviciosa, Gijón, Cudillero) o aterramientos (Llanes, Avilés), dificultades de las que Vital sería testigo⁷. La colmatación de arenas fue el problema más grave en Avilés, debido a la negligencia y falta de obras, perjudicando gravemente la navegación y el tráfico portuario, pues el problema persistió durante el siglo XVII y se agravaría más allá de esta fecha⁸.

A lo largo de los siglos modernos se construyeron muelles, como en Lastres (1548), Avilés (1573), Candás (*a.q.* 1581) o Gijón (1582). La violencia y frecuencia de los temporales hacía necesaria su reedificación, caso de Gijón y Candás y que también solicitaría (1687) el poderoso gremio de mar de Luanco. En estos puertos se acometieron tareas de defensa y fortificación, pues fueron objeto de ataque durante los numerosos conflictos bélicos mantenidos con otras potencias europeas. Los franceses atacarían Llanes en los años veinte del siglo XVI y Gijón y Luarca sufrirían las incursiones de Drake⁹. El fracaso de la *Gran Armada* propició el refuerzo de las defensas costeras asturianas¹⁰.

El comercio internacional desde los puertos asturianos, sobre todo con los territorios del Arco Atlántico, respondía a una tradición. Nacido como puerto de Oviedo y siendo uno de los principales del Cantábrico, Avilés canalizaba en la Edad Media el volumen principal de dicho tráfico. A él arribaban buques franceses, ingleses y del Mediterráneo conduciendo vinos, telas, rasos, terciopelos e infinidad de artículos que ya en el siglo XV figuraban entre los tributos percibidos por un puerto que a su vez era un importante astillero de ribera. El puerto de Sabugo en Avilés sería el principal de Asturias con los Reyes Católicos, pero fue perdiendo su posición con los Austrias debido a problemas como los ya señalados de colmatación de arenas. Además de Avilés, durante el periodo examinado mantuvieron actividad internacional Llanes, Ribadesella, Lastres, Villaviciosa y Gijón, así como Luarca y Castropol, sumándose a esta dinámica Puerto de Vega a finales del siglo XVII. El puerto gijonés fue despuntando desde la segunda mitad del siglo XVII¹¹, lo

⁷ Laurent Vital, *Relación del primer viaje a España de Carlos I con su desembarco en Asturias* (Oviedo: GEA, 1992), 158, 169, 179–180.

⁸ Calleja Puerta, *Portus*, 29; sobre la pervivencia del problema en el siglo XVIII, véase 44.

⁹ Luis Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, vol. 1, 45, 295, 355–356, 399 y vol. 3, 387–388 (Gijón: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1976 y 1984). Javier Rodríguez Muñoz, “Villas costeras y puertos”, en *Asturias y la mar*, ed. Javier Rodríguez Muñoz (Oviedo: Prensa Asturiana, 2006), 409–410.

¹⁰ José M. Fernández Álvarez, “El Principado de Asturias y la Armada Invencible”, *Magister* 17 (2000): 169–203.

¹¹ Daniel Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, en *Asturias y la mar*, ed. Javier Rodríguez Muñoz (Oviedo: Prensa Asturiana, 2006), 468.

que explica la existencia de otras industrias subsidiarias con almacenes y depósitos, como en el caso de Lastres. Precisamente, la apertura de varios puertos peninsulares al comercio con las Indias desde 1529 – entre ellos, el de Avilés – favoreció la integración de la región en los circuitos atlánticos, impulsando el desarrollo comercial asturiano¹².

2. EL TRÁFICO COMERCIAL

Resulta necesario centrarse en los principales productos que fueron objeto de intercambio internacional entre 1516 y 1700 y en la caracterización del grupo social protagonista de dichas operaciones, los comerciantes.

2.1 MADERA

La Monarquía Hispánica requería del suministro de madera para la construcción naval. Según Barreiro, ya en el siglo XV los puertos del norte enviaban importantes remesas a Sevilla y Lisboa y, a menor escala, Pontevedra y ciudades vitícolas de Portugal. Asturias mantuvo un intenso ritmo de exportación maderero hasta bien entrado el siglo XVII. La mayor parte de los buques que transportaban madera así como frutos secos eran de procedencia vasca y de la Europa atlántica¹³. Así, el fletador Gerrit Claess Leijenaar concertó un viaje desde Zelanda a Luarca o Ribadeo para recoger madera y otras mercancías con destino final en Sevilla, por unos fletes fijados en 400 ducados¹⁴. Lisboa o Faro eran puertos de escala hacia Andalucía, destino del 25 % de los envíos según Peribáñez. En estos puertos portugueses el mercader o su factor intentaban vender la carga (madera en bruto) y si no, continuaba su viaje¹⁵. Uno de los socios se situaba en el puerto de destino y el otro contrataba el transporte con el capitán de la nave, el precio y las condiciones. Barreiro supone que entre ambos socios se imponía la venta a comisión, aunque en ocasiones se trataba simplemente de dos miembros de una misma familia, quienes se repartían el trabajo¹⁶. Mercaderes como Felipe Casero,

¹² Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 1, 155.

¹³ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 64–65.

¹⁴ GAA, Not. Arch. 78/118, Jan Fr. Bruijningh (17.10.1597).

¹⁵ Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 469.

¹⁶ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 65.

Cosme de Peón, Pero de Llanos, Matías de Valdés o Juan de Arango Omaña, entre otros, se reiteran en el tráfico de frutos secos¹⁷.

Ya en el siglo XVI, y teniendo en cuenta las necesidades de los astilleros y la construcción, la Corona buscó controlar y limitar las cortas frente a la extensión de las roturaciones. Se originaron así conflictos con campesinos y mercaderes y se sucedieron las quejas por los abusos en las talas, insistiendo las autoridades en la necesidad de restituirlas con plantaciones¹⁸. Sin embargo, la lenta recuperación de los bosques y la sobreexplotación de los más próximos al litoral propició un aumento del coste de la madera y sus exportaciones tendieron a disminuir¹⁹.

2.2 FRUTOS SECOS Y CÍTRICOS

A partir del examen de los protocolos notariales, Barreiro concluye que, durante el verano, los comerciantes de Gijón y Villaviciosa —principales puertos exportadores, amén de otros como Ribadesella y Lastres— compraban por adelantado las cosechas de los pequeños productores y lograban concentrar el mayor número de cargas de avellanas y nueces para las ferias de septiembre, San Miguel en Gijón y Nuestra Señora en Villaviciosa²⁰. Si bien los embarques de frutos secos hacia Galicia y Andalucía fueron abundantes, la mayor parte de las cosechas de avellanas y nueces se reservaban para un mercado internacional dominado por Lisboa en el siglo XVI²¹ y en el que cada vez estarían más presentes los países del norte de Europa. A principios de octubre estaban preparados para la carga barcos neerlandeses, ingleses, irlandeses y franceses, que ofrecían a su vez géneros diversos, sobre todo bacalao curadillo y pescado seco procedentes de Terranova. Los clientes del norte de Europa apreciaban el alto valor calórico de los frutos secos y ofre-

¹⁷ Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 469.

¹⁸ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 64.

¹⁹ Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 469.

²⁰ Así lo demuestra AHA, Protocolos notariales [PN], Villaviciosa, Toribio de Peón, caja 1416/28, f. 11 (25.09.1669), por la que Juan Sánchez de Pando, vecino de Villaviciosa, se obliga a cargar “toda la cantidad de nuez verde que pudiere llevar [...] desde esta villa a los Estados de Holanda” en el navío *La Anunciación de Nuestra Señora*, cuyo maestre era Nicolás Adrián, vecino de Róterdam.

²¹ AHFB, JCR0938/183 (18.09.1606), contrato para transportar 50 toneladas de avellana de Asturias a Lisboa y Sevilla, a razón de 49 reales y siete ducados la tonelada de avellana.

cían precios más altos por ellos²². Barreiro estima en torno al 10% el total de las exportaciones de frutos secos en el siglo XVI, siendo la avellana el producto estrella y cuya producción era dominante en el área central de Asturias²³.

Tanto los protocolos notariales neerlandeses como los asturianos demuestran el transporte conjunto de frutos secos con otras mercancías²⁴, en particular cítricos que, como han referido Peribáñez y otros autores a partir de los datos consignados procedentes de aduanas y averías, acompañaban de modo habitual a los frutos secos en los barcos europeos. Debido a su acidez y amargor, eran idóneos para la elaboración de dulces y mermeladas amargas, productos de consumo habitual en esos países²⁵. En el caso asturiano, y una vez manejados por Barreiro centenares de contratos de fletamento, solamente pudo localizar media docena en los que naranjas y limones fueran la carga principal o mínimamente significativa. En 1674, el capitán francés Jean Garnier aceptó transportar 150.000 naranjas y 30.000 limones de acuerdo con el receptor de la sal, Antonio Enríquez, quien los remitía a Francisco de Almunia, procurador de las salinas de Asturias en Nantes; por su parte, en 1675 el irlandés James Butiller llegó de Francia con una carga de sal dirigida al mismo A. Enríquez y declaró su propósito de zarpar hacia Irlanda con naranjas de Ribadesella. Asimismo, las ordenanzas generales del Principado de 1659 declaraban libres las salidas de “limón, naranja, avellana, nuez y castaña” cuando así lo exigiese la necesidad de ofrecer carga de retorno a los barcos, lo que da una idea de la importancia de las exportaciones de cítricos²⁶.

²² Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 468–469; Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 66.

²³ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 66.

²⁴ SAR, Not. Arch. 949/403 (19.10.1678), el buque *De Vergulde Duyff* transportaba avellanas y limones desde Villaviciosa. Con la misma procedencia, transporte de nueces y castañas en SAR, Not. Arch. 823/181 (27.02.1683) y 1299/63 (17.03.1684). SAR, Not. Arch. 1127/277, 279, 285 constatan la llegada a Róterdam desde Gijón de hierro en barras, tablones y limones (29.07.1684), así como 1142/54 castañas (08.04.1681), 918/29 barras de hierro, tablones de nogal, piedra de amolar, pieles (02.08.1684), 1395/525, 526 castañas, nueces (26.09.1687), 960/561 avellanas (28.07.1689).

²⁵ Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 470; Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 66.

²⁶ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 66–67.

2.3 EL VINO

El vino era producto de forzosa – y gravosa – importación, pues Asturias tan solo producía una pequeña parte del consumido en su territorio, donde la sidra se iba expandiendo paulatinamente. En consecuencia, se organizó todo un comercio especializado en torno al vino. Una parte sustancial llegaba desde León y Castilla por tierra hacia el interior de la provincia y a Oviedo, pero esta procedencia era excepcional en la costa, adonde llegaba por mar desde Galicia. Como manifiesta Peribáñez, desde el siglo XVI el ánimo de lucro empujará a los mercaderes del litoral asturiano, quienes en unión de los vascos (y estos, más bien como transportistas) controlarán las redes de comercio del vino que venía de Galicia y en menor medida, de Portugal y Andalucía²⁷. En Llanes se constata la hegemonía del vino francés, con su variedad de Burdeos²⁸. Existen referencias al vino portugués procedentes de las actas de la Junta General del Principado, quien actúa en 1600 ante su excesivo precio, fijando en no más de ocho maravedís la puchera del vino de Oporto y no más de siete la del francés, fuera este último blanco o tinto, y en cualquier caso tanto si se vendían a granel como en pequeñas cantidades. Esta medida provocó su escasez, por lo que en 1615 sería derogada²⁹.

2.4 LA COMERCIALIZACIÓN DE LA PESCA. LA SAL

La pesca de ballena se siguió practicando desde los puertos asturianos (Llanes, Lastres, Gijón, Candás, Lluvia) durante el periodo examinado, pues era importante y tenía implicaciones internacionales. Por un lado, porque se practicaba en la costa de Inglaterra, mares de Irlanda y Terranova. Por otro, porque en esas expediciones y compañías también tomaban parte franceses. Sin embargo, mientras en el siglo XVI su pesca aún era abundante³⁰, existen testimonios de la escasez del cetáceo a comienzos del XVII en Terranova,

²⁷ Peribáñez Caveda, “El comercio marítimo”, 470.

²⁸ Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 3, 698.

²⁹ Junta General del Principado de Asturias, *Actas históricas*, vol. I-1, 141–142, 237–238, 333–336.

³⁰ AGS, Registro General del Sello, real provisión, Burgos, 30.09.1523, por la que se declara que Alonso Hernández de Ribero y otros vecinos tenían una nao en Irlanda; AGS, RGS, real provisión, Madrid, 19.03.1528, varios navíos de Llanes fueron a pescar junto a otros gallegos de Vivero, al mar de Irlanda, donde fueron acometidos por unas naves francesas; recogidas en Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 3, 691.

indicativos de la necesidad de navegar más al norte. Ya a finales de la centuria, la ordenanza del gremio de mareantes de Gijón (1678) insistía en dicha escasez³¹, lo que influyó a su vez en el precio de la grasa de arder³². Durante estos siglos aún estaban a la vista restos de huesos de ballenas, empleados en distintos usos, así como instalaciones auxiliares que servían a esta pesca, caso de las fábricas y calderas para derretir grasa en el cerro de San Sebastián de Candás³³. Asimismo, si a mediados del siglo XVI las capturas de bacalao por los vascos eran suficientes, con posterioridad surgieron serias dificultades para su aprovisionamiento. Hasta 1714 se acudía a comprarlo a Bilbao para su posterior introducción en el interior de la Península³⁴.

Elemento capital en torno a la pesca y la alimentación era la sal. Cada año el Principado invertía 30.000 ducados para su consumo. De las 19.375 fanegas asignadas a los 27 barcos que en 1631 vendieron su carga en Asturias, 1.860 correspondían a las descargadas por un buque francés. Además de vizcaínos, gallegos o cántabros, lusos y galos eran titulares de los barcos³⁵. El problema de su abastecimiento fue importante e intentó solucionarse con la introducción de sal andaluza, portuguesa y francesa, pero no se pudo evitar la reaparición periódica de los problemas de escasez³⁶. Existen quejas ante la actitud de los administradores de la sal de Galicia y Asturias, que embargaban a los navíos vizcaínos, obligándoles a realizar viajes a Portugal en busca de sal o bien requisándosela³⁷. La información notarial demuestra asimismo que mediado el siglo XVII la sal de La Rochelle se transportaba en buques neerlandeses hacia puertos como Castropol, Luarca, Avilés, Gijón y Villaviciosa o Ribadesella³⁸. El envío de sal estaba entonces sometido al hostigamiento inglés, como se constata a través de la captura en la Île d'Yeu de un buque francés cargado de sal (1655) con destino a Asturias³⁹. En 1668,

³¹ Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 1, 276–277.

³² Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 70.

³³ Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 1, 411.

³⁴ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 69–70.

³⁵ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 69.

³⁶ Guy Saupin, “Le commerce du sel entre Nantes et la côte nord de l’Espagne au XVIIe siècle”, en *Le sel de la Baie*, ed. Jean-Claude Hocquet y Jean-Luc Sarrazin (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2006), 259–271.

³⁷ AHFB, JCR1368/019 (24.03.1625 y 09.09.1628).

³⁸ GAA, Not. Arch. 687/1, 687/2, 687/2v. (23.04.1642; 02.05.1642) y 687/5, 687/6 (08.05.1642), Jan Warnaeztz, por los que Ephraim Bueno, de Amsterdam, fleta para Manuel da Serra, de La Rochelle, un total de 965 lastres de sal, con un flete fijado de 28 florines por cada uno, en ocho barcos. GAA, Not. Arch. 688/412 (5.01.1644), Jan Warnaeztz, otros 115 lastres de sal en otro barco, con un flete de 20 florines por lastre.

³⁹ TNA, *Prize Papers*, HCA32/8A/19 (1655) y HCA32/8A/51 (1655).

recién firmado el Tratado de Lisboa que reconocía la independencia portuguesa, se proveen los alfolíes asturianos de sal lusa⁴⁰. Se insistió expresamente en la necesidad de adquirir sal portuguesa y evitar la francesa en tiempos de guerra (1676) con este último reino. Sin embargo, en 1693 y a pesar de la guerra de los Nueve Años no pudo evitarse acudir a la sal gala, ante la imposibilidad de adquirir la portuguesa y andaluza por la acción pirática a gran escala, que bloqueaba la actividad comercial marítima; así, se facultó al administrador de salinas del Principado para adquirir 80.000 fanegas de sal en Francia⁴¹. En otros casos se promovieron pleitos por el Principado para asegurar su abastecimiento⁴².

2.5 OTROS PRODUCTOS DE INTERÉS MERCANTIL

El tráfico de cereales fue realmente importante en Asturias. Mientras en el siglo XVI era necesario recurrir con relativa frecuencia a las importaciones, incluso masivas, en el XVII el maíz ofreció aceptables posibilidades de avituallamiento⁴³. Con motivo de la grave hambruna de 1573-76 no solo se recurrió a comprar trigo de Castilla sino también de Francia⁴⁴. Aún con la introducción del maíz en el XVII, no se pudieron evitar carestías cíclicas por malas cosechas, mortandad o problemas climatológicos. El grano procedente de Francia tenía ventajas sobre el adquirido en Castilla, y es que dados los portes, la aspereza de los caminos y las distancias, era más barato traerlo por mar, como expresamente recogen en 1643 las actas de la Junta General del Principado⁴⁵. Ante una situación de muy grave carestía, se plantea en el seno de la Junta la posibilidad de comprar trigo en Francia, enemigo por entonces. Junto a su alférez mayor, algunos concejos (entre ellos Pravia, Gozón, Navia) se opusieron, si bien una mayoría (Villaviciosa, Ribadesella, Caravia, Colunga, Gijón, Carreño, Castropol) votó a favor, con la condición de que fuera comprada por los particulares a quienes se autorizó para la adquisición de hasta 10.000 fanegas de trigo en una única operación y no a costa del común.

⁴⁰ Junta General del Principado de Asturias, *Actas Históricas*, vol. III, 319.

⁴¹ Junta General del Principado de Asturias, *Actas Históricas*, vol. VII-VIII, 189.

⁴² AHFB, JCR3940/010 (31.05.1673 y 05.06.1673).

⁴³ Barreiro Mallón, "Comercio y estructuras agrarias", 75.

⁴⁴ Tirso de Avilés, *Armas y linajes de Asturias y Antigüedades del Principado* (Oviedo: GEA, 1999), 308.

⁴⁵ Junta General del Principado de Asturias, *Actas Históricas*, vol. II-1, 98.

Asimismo, se facultó pagar en trueque, la mitad del precio en hierro y la otra mitad en productos variados de la tierra⁴⁶.

El textil era un género clásico en el tráfico mercantil de la época, siendo habitual su adquisición reexpedida desde Bilbao⁴⁷. Dentro de estas manufacturas, destaca la presencia de lana inglesa; así, la vestimenta de los soldados con los que el Principado servía al monarca incluía “unas medias de Inglaterra ordinarias”⁴⁸. Consta asimismo la adquisición de textil flamenco, mientras que diversas ropas de origen neerlandés se relacionan en el inventario *post mortem* de don Antonio de Peón Solares, regidor de Villaviciosa⁴⁹. Los tejidos destacaban entre las mercancías extranjeras de comerciantes de Puerto de Vega (Fernández Reguera, Lanza, Méndez Cacharrón, etc.) en 1693; sempiternas de Londres, pañería inglesa, pelo de camello, camucos flamencos u holandillas alemanas⁵⁰. Por las mismas fechas, se constata igualmente la presencia de géneros textiles londinenses en el registro de la pinaza *Santiago*, en la Vega de Ribadeo⁵¹.

También el hierro era objeto de intercambio en el exterior, caso ya visto para Francia⁵² y Países Bajos⁵³. Por su parte, se atestigua el comercio de cerámica portuguesa en Asturias y su costa, en Avilés, Gijón, Castropol y ría del Eo⁵⁴.

A gran distancia en importancia de estos productos figura el azabache, extraído del área de Villaviciosa, con sus más famosas minas en Olés. En 1675 se concedió la explotación de minas de este material, según consta en

⁴⁶ Junta General del Principado de Asturias, *Actas Históricas*, vol. II-1, 215.

⁴⁷ AHFB, JCR0882/121 (24.10.1567), Alonso Rodríguez y Pedro García de Robes, vecinos de Gozón y de Corvera, se obligan a pagar doce ducados por tres varas de paños de Londres a Martín de Larrea, de Bilbao. Pagos de pañería de Londres por vecinos de Siero en AHFB, JCR2232/077 (5.08.1547) y AHFB, JCR0976/040 (06.08.1562); Luis Cueto-Felgueroso, *Asturias y el comercio con el norte de Europa, 1650-1700* (Almería: Círculo Rojo, 2013), 312.

⁴⁸ Junta General del Principado de Asturias, *Actas Históricas*, vol. III, 199–200.

⁴⁹ AHFB, N0483/0256 (4.08.1544), pago de un comerciante ovetense a una bilbaína por cien libras de hilo de Flandes. Adquisición de paños flamencos en AHFB, JCR2232/077 (5.08.1547). AHA, PN, Villaviciosa, Pedro García Peón, caja 1446/02 (4.04.1684), f. 1, “casaca y calzón de paño de Holanda forrado en raso; más un vestido de paño de Holanda, más basto”.

⁵⁰ AMNA, *Reales Cédulas*, Libro 1, registro judicial (9.08.1693 a 11.08.1693), ff. 7-16.

⁵¹ AMVE, carpeta 863, “registro de las mercaderías de la pinaza nombrada *Santiago*”, maestro Francisco Rodríguez, de Luanco (4.09.1687).

⁵² Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 75.

⁵³ SAR, Not. Arch. 1127/277 (29.07.1684), 918/29.

⁵⁴ Miguel Busto Zapico, “*Vermelhas y faienças* portuguesas en Asturias. Contactos e influencias a través del consumo cerámico en el noroeste de la Península Ibérica durante la Edad Moderna”, en *A Ambos lados de la Raya. Estudios interdisciplinares sobre la frontera hispano-portuguesa*, ed. Teresa Calderón Sánchez y Nuria Corral Sánchez (Madrid: Doce Calles, 2022), 189–209.

el Archivo General de Simancas. Se comercializó no solo en España, sino en las propias Indias, Portugal y Países Bajos. Cueto-Felgueroso ha atestiguado el comercio de este elemento semiprecioso a estos destinos a través del estudio de los protocolos notariales asturianos, donde ha localizado a distintos empresarios gijoneses que colocaron su mercancía en los destinos citados, formando compañías y ofreciendo cada uno capital propio. Se sabe del viaje del comerciante Justo Carlier a Holanda, portando tres cajones (unos 300 kg) de azabache labrado entregados a Robert Hogilhil, mercader de Ámsterdam, para su venta, finalmente realizada en la América española⁵⁵.

Consta la llegada de azúcar a través del contrabando y del corso y procedente de Portugal, zona de actuación además del golfo de Vizcaya, canal de La Mancha, las costas de Irlanda e incluso aguas holandesas de los corsarios asturianos en el siglo XVII⁵⁶. Comerciantes de Puerto de Vega (Blanco Casariego, Lebrón, Talaya) participaron del tráfico de azúcar, formando compañía comercial⁵⁷.

También se constata la importación de cera de Flandes⁵⁸ y el envío de azafrán desde Lastres⁵⁹.

2.6 IDIOSINCRASIA DE LA BURGUESÍA ASTURIANA Y MENTALIDAD SOCIAL

Entre 1516 y 1700, la muy limitada iniciativa mercantil internacional del litoral asturiano se concentraba en Avilés y en otras pocas localidades portuarias como Gijón, Llanes, Lastres y Villaviciosa.

En el siglo XVI se produjeron las mayores fortunas vinculadas al comercio, sentando las bases de la prosperidad de algunas familias de hidalgos notorios en sus concejos⁶⁰, que alternaban nobleza y comercio sin escrúpulos

⁵⁵ Cueto-Felgueroso, *Asturias y el comercio* 210, 212, 214, 258–259.

⁵⁶ Cueto-Felgueroso, *Asturias y el comercio*, 285.

⁵⁷ Chemi Lombardero Rico, *El comercio de Puerto de Vega (Asturias) en el siglo XVIII según los protocolos notariales: una base de datos* (Gijón: CICEES, 2023), 59.

⁵⁸ AHFB, JCR1599/211 (21.10.1658), Francisco Fernández Villar de Oviedo y su fiador bilbaíno se obligan a pagar 1.415 reales al mercader flamenco Juan de Fimbres por una partida de cera amarilla.

⁵⁹ Adaro Ruiz-Falcó, *El Puerto de Gijón*, vol. 1, 382.

⁶⁰ Juan Díaz Álvarez, “Comercio marítimo y actividades portuarias a través de la villa de Gijón en época de Felipe II”, en *I Congreso de Estudios Asturianos*, vol. 7, ed. Moisés Llordén Miñambres y Juan Miguel Menéndez Llana (Oviedo: RIDEA, 2007), 13–34 incluye referencias a contratos de fletamento realizados desde el puerto de Gijón entre 1572 y 1600 por los linajes

morales, como demuestra el testamento del riosellano Alonso González Prieto en 1553. De este modo, se convirtieron en rentistas. Si bien no existe una contraposición entre burguesía y nobleza, sí está presente un claro afán de los comerciantes por alcanzar una meta más alta en la escala nobiliaria⁶¹.

Como mantiene Barreiro, es difícil referirse a una “burguesía” asturiana, teniendo en cuenta la naturaleza y modo de vida nobiliario de sus negociantes, atestiguado en los distintos negocios jurídicos protocolizados. Fue este el patrón común seguido por la burguesía cantábrica, si bien parece más notorio en el caso asturiano. Como mercaderes rentistas, en ciertos casos su capital invertido en bienes raíces superaba a su capital circulante. Eran, a su vez, las familias más extensas en sus villas y con mayor número de criados a su servicio, solo por detrás de los grandes nobles. Si a ello se une la adquisición y desempeño de cargos en la administración concejil o en la propia Junta General del Principado, así como el ejercicio de profesiones liberales prestigiosas y su inclinación a gastos suntuarios, el perfil nobiliario de esta oligarquía se reforzaba sin matices⁶².

CONCLUSIONES

Asturias era, en el contexto del norte cantábrico español, una región básicamente rural. Pesca y cabotaje eran, junto a la agricultura, las dos actividades principales de sus villas costeras. Como argumenta Barreiro, el lamentable estado de sus puertos fue tal vez una de las causas – entre otras – que explica que tan solo algunos de estos muelles fueran considerados en los circuitos de comercio internacional⁶³. En todo caso, en el desarrollo de la actividad comercial debe tenerse en cuenta el impacto de las guerras, que forzó a la defensa costera de Asturias, así como el corso y la piratería, que se puede rastrear en la documentación.

Sus escasos excedentes se orientaban a la venta de frutos secos, en especial la avellana, muy apreciada en el norte de Europa como demuestran los distintos protocolos notariales manejados así como cítricos. Se enviaba madera a Portugal y hierro a Francia y Países Bajos. En cuanto a la importación,

locales de los Llanos, Tineo, García de Jove, Cifuentes y Valdés, con expediciones rumbo a Portugal, ya fuera como destino final o como escala de un trayecto de mayor envergadura.

⁶¹ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 68; Juan José Pérez Valle, *La élite riosellana en el Antiguo Régimen* (Ribadesella: Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, 1996), 51–52.

⁶² Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 80.

⁶³ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 68.

sal y vinos portugueses y franceses, así como textil inglés o flamenco, re-exportado desde Bilbao, junto con cereales, estos últimos adquiridos en épocas de escasez. También se compraban en el exterior cerámica, azúcar y cera, en tanto que desde Asturias se exportaba azabache y azafrán.

Las élites comerciales de la región pertenecían a los grupos privilegiados de las ciudades y villas portuarias y se formaron durante el siglo XVI. Eran, por lo tanto, de carácter local, hidalgos notorios con poder municipal como regidores o bien situados en la administración de los alfolíes y cuya aspiración era vivir como nobles de mayor rango o, en el caso de la muy escasa burguesía asturiana, su ennoblecimiento, a través de la compra de tierras y la percepción de rentas. Por ello, como señala Barreiro, los ingresos obtenidos por la actividad mercantil no generaron transformaciones en la agricultura ni el orden social⁶⁴.

En el siglo XVIII el comercio internacional asturiano deberá afrontar retos específicos. En este contexto, Gijón —que ya despuntaba desde finales del siglo XVII— consolidará su hegemonía portuaria en la región, en especial tras la entrada en vigor de los decretos de libre comercio que intensificaron los lazos con la América española.

BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTACIÓN DE ARCHIVO Y FUENTES MANUSCRITAS

- AGS – Archivo General de Simancas.
- AHA – Archivo Histórico de Asturias.
- AHFB – Archivo Histórico Foral de Bizkaia / Vizcaya.
- AMNA – Archivo Municipal de Navia.
- AMVE – Archivo Municipal de Vegadeo.
- GAA – Stadsarchief Amsterdam, Países Bajos.
- SAR – Stadsarchief Rotterdam, Países Bajos.
- TNA – The National Archives, Londres, Reino Unido.

FUENTES IMPRESAS

- Avilés, Tirso de. *Armas y linajes de Asturias y Antigüedades del Principado*. Oviedo: GEA, 1999.
- Junta General del Principado de Asturias. *Actas históricas (1594–1700)*. Vol. I–XI. Oviedo: JGPA, 2018. Acceso el 29 de enero de 2026. <https://www.jgpa.es/documentos-historicos>.

⁶⁴ Barreiro Mallón, “Comercio y estructuras agrarias”, 64–65.

Vital, Laurent. *Relación del primer viaje a España de Carlos I con su desembarco en Asturias*. Oviedo: GEA, 1992.

ESTUDIOS

- Adaro Ruiz-Falcó, Luis. *El Puerto de Gijón y otros puertos asturianos*. Vol. 1 y 3. Gijón: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1976 y 1984.
- Antunes, Cátia. “The Portuguese Maritime Empire: Global Nodes and Transnational Networks”. En *Empires of the Sea. Maritime Power Networks in World History*, ed. Rolf Strootman, Floris van den Eijnde y Roy van Wijk, 294–311. Leiden: Brill, 2019.
- Barreiro Mallón, Baudilio. “Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica”. En *El comercio en el Antiguo Régimen*. Vol. 2, ed. Manuel Lobo Cabrera y Vicente J. Suárez Grimón, 61–80. Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1995.
- Busto Zapico, Miguel. “*Vermelhas y faienças* portuguesas en Asturias. Contactos e influencias a través del consumo cerámico en el noroeste de la Península Ibérica durante la Edad Moderna”. En *A Ambos lados de la Raya. Estudios interdisciplinarios sobre la frontera hispano-portuguesa*, ed. Teresa Calderón Sánchez y Nuria Corral Sánchez, 189–209. Madrid: Doce Calles, 2022.
- Calleja Puerta, Miguel, ed. *Portus: una historia del puerto de Avilés*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 2015.
- Cueto-Felgueroso, Luis. *Asturias y el comercio con el norte de Europa, 1650-1700*. Almería: Círculo Rojo, 2013.
- Díaz Álvarez, Juan. “Comercio marítimo y actividades portuarias a través de la villa de Gijón en época de Felipe II”. En *I Congreso de Estudios Asturianos*. Vol. 7, ed. Moisés Lordén Miñambres y Juan Miguel Menéndez Llana, 13–34. Oviedo: RIDEA, 2007.
- Faya Díaz, María Á., coord. *Las ciudades españolas en la Edad Moderna: oligarquías urbanas y gobierno municipal*. Oviedo: KRK, 2014.
- Fernández Álvarez, José M. “El Principado de Asturias y la Armada Invencible”. *Magister* 17 (2000):169–203.
- Forteza Pérez, José I. y Juan Eloy Gelabert González, ed. *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006.
- Lanza García, Ramón. “Ciudades y villas de la Cornisa Cantábrica en la época moderna”. En *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (s. XVI-XVII)*, ed. José I. Forteza Pérez, 165–200. Santander: Universidad de Cantabria, 1997.
- Lombardero Rico, Chemi. *El comercio de Puerto de Vega (Asturias) en el siglo XVIII según los protocolos notariales: una base de datos*. Gijón: CICEES, 2023.
- Pérez Valle, Juan José. *La élite riosellana en el Antiguo Régimen*. Ribadesella: Asociación Cultural Amigos de Ribadesella, 1996.
- Peribáñez Caveda, Daniel. “El comercio marítimo”. En *Asturias y la mar*, ed. Javier Rodríguez Muñoz, 465–516. Oviedo: Prensa Asturiana, 2006.
- Ringrose, David R. “Historia urbana y urbanización en la España Moderna”. *Hispania* 58, no. 199 (1998): 489–512.
- Rodríguez Muñoz, Javier. “Villas costeras y puertos”. En *Asturias y la mar*, ed. Javier Rodríguez Muñoz, 361–426. Oviedo: Prensa Asturiana.

Ruiz de la Peña, Juan I. “Las polas asturianas en la Edad Media: Estudio y diplomático”. Tesis doctoral. Universidad de Oviedo, 1981.

Saupin, Guy. “Le commerce du sel entre Nantes et la côte nord de l’Espagne au XVIIe siècle”. En *Le sel de la Baie*, ed. Jean-Claude Hocquet y Jean-Luc Sarrazin, 259–271. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2006.