

# LA ACTIVIDAD PESQUERA: ORIGEN DE LA VILLA

---

JOSE MOREIRA PUMAR

Prof. C.E.I.P. Cangas

En el ocaso de la Edad Media, aparece en Europa el desarrollo del comercio cuya economía estaba basada en el comercio del intercambio de productos, teniendo como característica especial el monocultivo. Este fenómeno supuso la supresión paulatina del sistema autárquico de siglos atrás que se venía practicando y siempre con resultados mediocres.

Las ventajas que ofrecía el nuevo sistema eran evidentes, al permitir aumentos considerables en los rendimientos de las cosechas y con ellas su competitividad en el mercado por ser más baratas. Ello supuso que cada área geográfica por sus condiciones especiales, se especializara en un determinado producto que ofrecer en el mundo del comercio. Francia es un buen ejemplo, al dedicar gran parte de su enorme campiña a la producción de grano, o Portugal que se convierte en el primer exportador de sal. En el caso español, Galicia y toda la costa Cantábrica en el tránsito siglo XIV al XV, alcanzan sus pesquerías un momento culminante y su producto tuvo una muy apreciable importancia en la dieta alimenticia no solo en la costa, sino en el interior de la Península. Ciñéndonos al fenómeno gallego todos los enclaves que jalonan la costa gallega salen de su ostracismo y anonimato para convertirse en pequeñas villas exportadoras de sardina salada y pulpo seco para llevarlos a los centros urbanos para sostener sus crecientes poblaciones.

Nace pues una "especialización" geográfica (como hemos apuntado) en la que cada región busca en el monopolio la elaboración de su producto y espera, en contrapartida, obtener aquellos artículos que su país, carece o ha dejado de producir por bajos rendimientos.

En este sentido Galicia es un claro ejemplo. Carente del grano que precisó para su sustento, palió el problema con el llamado "pan del mar" que procedente de la Bretaña francesa pudo comprar con el fruto de su comercio de sardina salada que destinaba a Andalucía y Portugal.

## **CANGAS, SU ORIGEN**

Aquel pequeño territorio denominado "heredad de Cangas" que había sido concedido por el rey Fernando II al noble Varela en el siglo XII, a finales del siglo XIV y comienzos del XV, comienza a ser sede de una modesta aldea, donde un reducido número de vecinos comienzan a edificar las primeras casas y dedicarse al oficio de la pesca.

A mediados de esa misma centuria aquel enclave a orilla de la mar inicia su andadura en la historia gracias a la rica plataforma piscícola de su litoral, principalmente a sus ricos bancos de sardina que le permitirá grandes capturas y consecuentemente su "especialización" en la industria salazonera. Ha nacido una comunidad, que pasa a convertirse de "lugar" en "villa", fenómeno que otras poblaciones costeras seguirán y cuyo desarrollo tendrán en siglos posteriores.

En efecto a mediados del siglo XV Cangas ocupaba un puesto destacado en el comercio exportador. Sus salazones aparecen registradas en los asientos portuarios de la ciudad de Valencia, al lado de navíos de Pontevedra y Noya. Su vocación salazonera se verá frenada no pocas veces al tener que faenar en los lejanos caladeros portugueses, creándose con los marineros de Matosinhos violentos enfrentamientos. Hasta mediados del siglo XVI la villa mantendrá por cuestiones de límites pesqueros, ruidosos pleitos con las villas que le rodean, en la permanente lucha por la substancia.

## COMERCIANTES Y EXPORTADORES DE SALAZÓN

La evolución mercantil del siglo XV y su posterior desarrollo, trajo en el siglo XVI un periodo áureo, jamás conocido, testimoniado en la creación de su colegiata, los gremios y un hospital como instituciones más destacadas.

Las cartas de afletamiento canguesas entre 1570 a 1590 nos perfilan un mapa de nuestro comercio exportador, señalando las siguientes zonas geográficas:

EL CANTÁBRICO: con los puertos de Bilbao y Avilés

EN PORTUGAL, se señalan las villas de Viana, Vila do Conde y Oporto.

EN ANDALUCÍA con arribadas a Cádiz, Jerez y Sevilla.

La ruta mediterránea que señalábamos en el siglo XV, desaparece a comienzos del siglo XVI, provocada por el acoso que la venía sometiendo la piratería mogrebí.

En cuanto al perfil que podríamos hacer de nuestro exportador, era el de un mercader y un mareante que, en la mayoría de las veces, son la misma persona, es al mismo tiempo "maestre" (piloto) y dueño del navío que tripula y viaja con sus mercancías para vender en los puertos acostumbrados, cuyos mercados conoce perfectamente.

Cuando su mercancía era insuficiente para rentabilizar la ruta -cosa que ocurría las más veces- admitía encargos de otros mercaderes que habían de ayudarle a sufragar el flete.

Era al mismo tiempo empresario y obrero; debía curar, salar y envasar en sus adegas (bodegas) la sardina, otras veces arenar, operación que hacía mediante el ahumado en otra dependencia (fumeiro) o bien secar como el pulpo y congrio. Como dato curioso, diremos que el lugar preferente para el secado fue lo que hoy comprende el barrio del Forte, donde aprovechaban la pequeña elevación del terreno, para que el viento reinante de la zona, lo curase fácilmente.

## EL BARCO

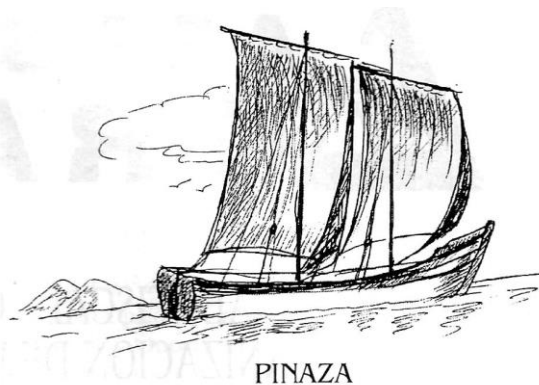
La travesía a los puertos de venta la hacía en PINAZAS, PATACHES y VOLANTAS, navíos de pequeño tonelaje, pero aun así eran los más grandes con que nuestros exportadores se aventuraban a llevar su carga. Eran naves de uno a dos mástiles y se hacían ayudar de remos.

LA **PINAZA** era el más usado; arqueaba sobre las 50 toneladas. Corto de manga, su eslora podía llegar a medir los 11 metros. La popa era rasa y cuadrada y carecía de cubierta, grave inconveniente porque con mar fuerte, el agua podía mojarle la mercancía.

**PATACHES**. De mayor arqueado que la pinaza podía tener de 70 a 100 toneladas. Constaba de dos palos y portaba velas de las llamadas "de dos tercios" o cuadradas.

El número de estos navíos no fue numeroso en la villa, por su elevado costo. Se llegó a emplear en la Armada como navío de aviso, dato que tuvieron en cuenta los propietarios ya que en caso de guerra podía confiscarse para la Armada.

**VOLANTA**. Llamado también "ballenera" ya que originariamente fue empleada en la caza de la ballena. Era de menores dimensiones que las dos anteriores, con poca manga en relación con la eslora; carecía también de cubierta. Este tipo de embarcación deja de aparecer reflejada en los documentos de mediados del siglo XVII.



Contó la villa con otro tipo de embarcaciones que por sus reducidas dimensiones no estaban capacitadas para el cabotaje: Fueron los **PIRLOS Y TRINCADOS**; y más tarde en el siglo XVIII la villa aparece invadida por la **DORNA**, embarcación que se hacía ayudar de una vela y mástil inclinado.

Estas tres últimas embarcaciones se empleaban en las faenas de pesca y sobre todo en el cerco.

### **SUS DUEÑOS**

En los contratos notariales de 1586, momento de fuerte actividad comercial, se nos facilitan los nombres de estos mercaderes que se instalaron en el escalón más alto de la sociedad canguesa:

**Juan Lavado**, llegó a tener en propiedad un "cerco de red", "un navío trincado" y varias casas en la calle de la Calzada (hoy calle Real). Levantó a su costa la capilla de San Bartolomé en Vilariño. Su actividad como hombre de negocios le lleva a consignar su salazón en Andalucía, Cantabria y Portugal.

**Juan de Seixo** patronea su pinaza "Nuestra Sra. da Guía" aparece repetidas veces con cargamento propio y de otros mercaderes para Cádiz y Jerez; **Juan Vilariño**, también "maestre" de su pinaza "El buen Jesús" propiedad de **Juan Otero** navegó en varias ocasiones la ruta a Cádiz, Sevilla y Jerez. En esa misma ruta consignaron sus "pescados salgados" **Esteban Franco**, **Juan de Souto**, **Pedro de Salamanca**, **Juan do Outeiro** del que sabemos era propietario de la pinaza "Corpo Santo"; **Juan Gago** que en su pinaza repite el nombre de "Buen Jesús"; **Pedro de Rodal** pilotaba la pinaza "Santiago". "Nuestra Señora del Camino" pinaza propiedad de **Francisco Rodríguez**; el vecino de Aldán **Alonso Pérez** tenía en propiedad otra pinaza con el mismo nombre. Puso a sus barcos, onomástica de santos a los que se acogía como patrón protector en sus navegaciones.

**Cristóbal de Fuentefría** sabemos que hacía la ruta a Portugal en su pinaza "San Juan".

La ruta Cantábrica era abastecida casi en exclusividad por dos destacados hombres de negocios, antes señalados, **Juan Lavado** y **Gregorio Franco**. En Portugal, los puertos de Viana do Castelo, Vila do Conde y Oporto arribaban **Juan Lavado**, **Juan de Bon**, **Pero do Val**, **Pedro Fandiño** y otros menores.

Todos ellos en su "tornaviaxe" regresaban a Cangas con productos de suma importancia, unas veces para consumo familiar y otras por encargos dados casi siempre por gente poderosa. Andalucía consta como la zona de mayor importancia con sus "vinos de Xerez" con que luego agasajaban a algún invitado rico, también aceitunas e higos secos y sobre todo aceite, producto éste escaso y caro y ocasionalmente loza para el ajuar doméstico que también traían de Portugal.

En cuanto a las salidas que se hicieron de enero a marzo de 1586 bajo contrato notarial, se contabilizan 10 embarcaciones, a las que habría que añadir las contratadas de palabra, firmadas con un simple apretón de manos. Las partidas controladas en esos navíos suman un total de 119 cargas entre cestos, pipas y banastas de sardina cochada, más 26 fardos de pulpo seco, 40 de congrio y medio fardo de "morea", así como otras partidas de "jurel y chicharro entre grande y pequeño".

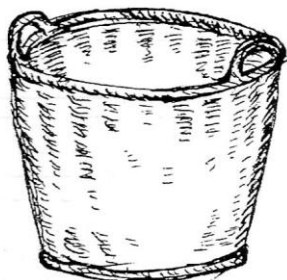
De 1570 a 1590 fueron para Cangas años de febril actividad exportadora. En estos años finales del siglo encontramos que al lado de los grandes exportadores figuran otros más modestos que participaron en el negocio con pequeñas partidas de "seco y salado" que compraban a particulares de Darvo, Hío, Beluso y Aldán, hasta obtener una ajustada cantidad y embarcaban para completar la nao. Sabemos también que este comportamiento lo hicieron ocasionalmente nuestros "mayoristas" que visitaban los puertos de Muros, Noya, Corcubión donde acaparaban muchos de los pescados para la exportación. Otra vía de salida a nuestra pesca fue a través de los puertos de Vigo y Bouzas, razones que no podemos precisar, pero que su raíz estaría en un menor control fiscal o bien para aprovechar la salida de algún navío.

Por vía terrestre, el pescado salía en menor cantidad. Su punto de partida hacia el interior era Redondela, a lomos de pequeñas recuas de mulas que debían recorrer caminos imposibles. Los puntos de destino eran Ribadavia y más al interior Celanova y Monterrey donde se acudía para la venta de sus famosas ferias.

La sardina por ser salada su transporte resultaba excesivamente pesada por lo que se prefería el seco, los pulpos, el congrio y la raya.

En este mismo año de 1586 los documentos citan a **Antonio Fernández** que compartía su oficio de carnicero con el de arriero, llevando pescado y banastas (cestas) de "sardina, jurel, chicharro y burases". Otro transportista cangués fue **Alvaro Rodríguez** cuyos acarreos tenían por destino la feria de Ribadavia con fardos de raya y pulpo y ocasionalmente "jurel, sardina y burases salados".

### MEDIDAS Y ENVASES



BANASTA

A excepción del seco, la mayor parte de los envases eran de la madera. Los artesanos toneleros fabricaban los distintos envases y que paradójicamente, siendo la villa punto exportador, careció sin embargo de este importante gremio artesanal. Nuestros comerciantes los compraron a las tonelerías pontevedresas y ocasionalmente a las redondelanas.

Entre los envases que aparecen en los afletamientos figuran: el "fuste" el más usado y el más grande. Tenía sus variantes en "la bota", con capacidad para contar de 12 a 14 mil sardinas. La "barrica" que llegaba a albergar 4 millares. "Pipas y banastas" tenían prácticamente la misma capacidad, unos 10 millares.

La diferencia consistía que la primera era de madera y la segunda hecha de mimbre. "Las banastas de burases" podían contener hasta 2 y 3 millares y las de "chicharro" hasta un millar.

Los fardos eran partidas de pescado seco atadas o liadas por docenas. "Un fardo" de pulpo contenía hasta cuatro docenas aproximadamente. "El costal" equivalía a cuatro liazas y una "carga" era lo que podía transportar una mujer en la cabeza.

### VINO

Un fuste de vino tenía la capacidad de dos moyos; (el moyo equivalía a 16 cántaras y 1 cántara = 8 azumbres).

"El tonel" era la capacidad aproximada de 10 moyos.

"La pipa" contenía 3 moyos.

"La barrica", entre los 3 y 2 moyos.

Las embarcaciones se medían por codos (un codo = 42 cm). Las medidas de peso empleadas eran siempre el costal, fardo y quintal.

Para las agrarias se empleaba el "ferrado y el celemín" y para el grano, el patrón de medir se le conocía como "Medida de Ávila".



FARDO

(Publicado en "Venerable Hermandad de la Stma. Virgen de los Dolores y la Soledad".

Cangas, abril de 2001)