Ayamonte: La evolución del sector pesquero y el tráfico mercante (XVIII-XX)

José Antonio Rodríguez Rodríguez
Ldo. en Geográfia e Historia. Marino.

A la memoria de Domingo, Michael y Lancelot.

Resumen.
En la actualidad, la ciudad de Ayamonte trata de diversificar su estructura económica, tradicionalmente vinculada a la actividad pesquera y casi en régimen de monocultivo, a la industria conservera. El presente trabajo revisa las fortalezas y estrangulamientos del sector marítimo pesquero y mercante en el puerto de Ayamonte en el período de tiempo que va del siglo XVIII al XX. Todo ello sin olvidar el contexto geofísico del territorio y el propio recorrido institucional de su puerto.

1. El Puerto.

1.1. El siglo XVIII.

Hasta el establecimiento de los Borbones en España, la gestión portuaria recaía en entes o instituciones locales, de forma que se puede afirmar que la administración portuaria comienza a tomar puerto, a desarrollar su estructura elemental, en el reinado de Carlos III. La disposición fundamental son Las Ordenanzas Generales de la Armada Real (1768), que en uno de sus títulos, el VII, se ocupaba especialmente "De la Política General de los Puertos y otros cualesquiera fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puerto y de las demás obligaciones de estos." La figura clave de la administración portuaria a nivel local y responsables de su conservación, administración y policía general será el Capitán de Puerto, que de forma más concreta se responsabiliza del buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden en cargas y descargas, seguridad, limpieza, su conocimiento cabal del mismo y la dirección de entradas y salidas así como todas las maniobras ocurrentes en él (Cosculluela Montaner,1973:42). La política marítima de los Borbones, además de iniciar un intervencionismo y organización del conjunto portuario por parte del Estado, quiebra el viejo concepto de puerto como zona de abrigo y fondeo por el de la finalidad económica de los mismos (Montoya Melgar,1995:5409). Como una muestra de lo que decimos, se recibe en Ayamonte el Arancel de los Derechos que deben abonar las embarcaciones y sus mercaderías en el puerto de Cádiz, fechado el 28 de febrero de 1759, en el que se ordena se aplique en su integridad en el puerto de Ayamonte y se haga público (A.M.A. Legajo 17). Otro aspecto que confirma lo anterior, lo recogemos procedente de Sevilla, fechado el 18 de marzo y recibido en Ayamonte el 26 del mismo mes del año 1766; se recibe Real Cédula de su Majestad tratando de ordenar el fraude organizado con los manifiestos de las mercancías que transportan los buques (A.M.A. Legajo 18).

La antecedente Real Cédula se hizo notoria a los regidores del Cabildo de esta ciudad y se publicó su contenido por voz de Juan de los Reyes pregonero público del Concejo, en el día 5 de abril de 1766.

Otro factor intervencionista que los Borbones introducen en el control de la actividad portuaria será el impulso administrado a la Sanidad Marítima. El control de las embarcaciones que llegasen a la ciudad de Ayamonte exigiría una infraestructura humana para efectuarlo y un protocolo determinado en su ejecución. Si bien la vigilancia sanitaria estaba coordinada con las propias autoridades de Marina, el Capitán de Puerto estaba subordinado al Presidente de Sanidad, sea o no el Gobernador u otro Comandante Militar en lo que corresponde a separación de buques en cuarentena, custodia, etc., es más, el Capitán de Puerto era considerado miembro nato de la Junta de Sanidad (Cosculluela Montaner,1973:43).

El protocolo continua indicando, que los barcos pescadores y de cabotaje españoles, sólo deberán presentar *la patente*, la cual no podía superar un período de caducidad superior a los dos meses, debiendo sus patrones obtener una nueva o bien refrendar la validez de la antigua. Para el caso de embarcaciones catalanas que venieran de reinos extraños o del Levante[1], deberá asistirla un médico y un escribano. Lógico ante el riesgo de posibles contagios de enfermedades infecciosas. Es más, cuando se recibe una embarcación extranjera que no portase patente de salubridad, no será autorizada a intercambio alguno y en el caso de ser española, el patrón y tres marineros deberán presentar declaración por escrito, manifestando los motivos de no encontrarse la misma a bordo y los acaecimientos del viaje. La sanción, en caso de faltar a la verdad, podía llegar a la pena de muerte. No obstante y en el caso de no existir sospecha de enfermedad a bordo, pasados cuatro días de cuarentena podían alijar en el puerto.

Un nuevo elemento más intervencionista que los anteriores y que tendrá alcance de siglos, serán las normas que por Real orden de 8 de Febrero de 1781, se establecieron acerca de las "Reglas que se han de observar en las obras de los Puertos marítimos a costa de los propios y arbitrios de los pueblos", por la que la dirección y supervisión de las obras pasó a los facultativos de la Marina. Así, la ejecución, subrogación y explotación de las mismas pasó a ser el gran brazo de intervención administrativa del Estado en los puertos, desplazando a los Municipios y Gremios (Montoya Melgar,1995:5410). Este paso de la simple policía de puertos a la dirección de obras resultaría decisivo a lo largo del siglo XIX.

1.2. El siglo XIX.

Con los Borbones, el concepto "puerto" abandonaba su única función de refugio y fondeadero por un criterio mercantilista que le convertía también en fuente de ingresos para la

1 Consideramos se refiere a navegaciones entre Italia y España, pues en otros fragmentos, cuando se habla del Mediterráneo Oriental, queda éste especificado.

Corona. Además, se inauguraba un vector de control de la autoridad del Estado al asumir éste las competencias en materia de obras en los espacios destinados al tráfico portuario. El creciente transporte marítimo legitimó que, en base a las obras requeridas, los grandes puertos pasasen a constituir un reducto de la competencia estatal (Cosculluela Montaner,1973:45). Este nuevo planteamiento se verá forzado y ampliado a lo largo del siglo XIX, siglo en el que el transporte marítimo sufre un profundo proceso de transformación tanto en técnicas de navegación como en la mejora de los puertos y las políticas de ordenación territorial que los diversos gobiernos liberales iban a desarrollar a lo largo de la centuria.

El gran paso en el control de la administración de los puertos por el Estado llegaría con la creación del Ministerio de Fomento (1833)[2]. Este ministerio, cuyo inspirador y auténtico creador fue Javier de Burgos, emprendió una política ambiciosa de obras públicas en la que los puertos se imbricaban de forma directa. Las competencias de Marina quedaron limitadas a funciones referidas al tráfico naval, como estaban establecidas originariamente y la afirmación del Ministerio de Fomento, después de Obras Públicas, frente a las corporaciones locales fue más lenta pero sin pausa (Cosculluela Montaner,1973:48). El desarrollo de la infraestructura portuaria y la importancia de la navegación en la economía nacional, alentó a la marina mercante, lo que originó un gran auge del tráfico de cabotaje. La utilización de los puertos ofrecía no obstante limitaciones por las dificultades que ofrecían sus infraestructuras. Hasta 1847 no se aprobó el primer plan de alumbrado marítimo y en muchos puertos se carecía de muelles para el amarre de embarcaciones (Artola,1973:102). Precisamente, este déficit de infraestructura portuaria será el argumento nuclear para desplazar a las corporaciones locales de la gestión y dirección técnica de las obras que cada vez exigían mayor financiación. El instrumento técnico que diseñará el Ministerio de Fomento para adquirir preponderancia en la administración de los puertos será la Junta de Obras[3], herramienta ya clásica que desde el siglo XV venía usándose como vehículo de colaboración entre la administración estatal y local (Cosculluela Montaner,1973:49).

Pero vayamos por partes. Hasta 1848 no se presentó el primer proyecto de Ley de Puertos. Ley que no llegó a aprobarse, pero tres años más tarde, en cascada legislativa y en años sucesivos se irá dando forma y contenido a la organización portuaria, que culminaría en mayo de 1880 con la primera Ley de Puertos. Esta ley clasificaba a los puertos en: a) de Interés General de primero y segundo orden; b) de Interés Local, provinciales y municipales. Ayamonte quedaría englobado en el segundo grupo. En Ayamonte, por acuerdo extraordinario del Pleno de 27 de noviembre de 1878 y siendo Alcalde-Presidente don Manuel Solesio se nombró la primera Junta de Puerto.

Presidente:	Don Manuel Solesio Martínez
Vocales:	Don Manuel Sumicó. Ayudante de Marina
Concejal:	Don Manuel Tejada Obando

2 Ministerio de Fomento General del Reino.

3 El diseño definitivo de las Juntas de Obras se conseguiría en 1873. Primera República.

Contribuyentes:	Don José María García
	Don Enrique Nieto y Carlier
	Don Prudencio Pallarés Silveira
Patrones:	Don Antonio Jerió Rangel
	Don Matías Gómez Gónzalez
Secretario:	El del Municipio

A.M.A. Legajo 29.

1.3. El Siglo XX.

Si bien a finales del XIX se iniciaron obras de importancia en el espacio portuario, no será hasta este siglo el que estas obras pasen a convertirse en una auténtica ordenación del territorio. La primera fase de las mismas coincidirá con los primeros años del siglo y la segunda, en la década de los cincuenta y sesenta. En ambos casos, las grandes transformaciones portuarias se solaparán con momentos de gran auge de la actividad pesquera, conservera y salazonera.

Así, la primera remodelación surgida de los años veinte (Proyecto de Muelle Sur y Paseo de Tetuán) dotará al puerto de Ayamonte del perfil que ofrece en la actualidad. Las obras realizadas en los años siguientes a la Guerra Civil (1936-1939) serán un ordenamiento territorial que abarcará otras facetas de la ciudad pero en la línea que en estos años previos a la gran crisis de los treinta se consolida. No obstante hemos de recordar que los puertos españoles se regían por la normativa de 1880, que había fijado criterios y principios esenciales de la administración portuaria, tales como la clasificación de los puertos en aquellos considerados de Interés General y los puertos de Interés Local, destinados principalmente al fondeadero, carga y descarga de buques que se empleen en la industria y comercio locales. El puerto de Ayamonte siempre tuvo vinculación y tráfico con diferentes puertos de la región suratlántica, sobretodo Cádiz, Sevilla y los de la costa Sur portuguesa. No obstante nunca superó el rango de Iocal a pesar de los esfuerzos realizados por el Cabildo (1925, 1928, 1933 y 1936) para su reclasificación a Puerto de Interés General o al menos de Refugio. No iban descaminadas las autoridades municipales[4] ni de la Junta de Obras del puerto, les iba en ello la supervivencia del puerto de Ayamonte frente al de Huelva, dotado cada vez de más servicios y con clara vocación de convertirse en líder provincial. Además, la ejecución de proyectos en los puertos de Interés General corría por cuenta del Estado y en los de Interés Local, parte de los gastos eran sufragados por los Ayuntamientos endeudados crónicamente.

La Dictadura de Primo de Rivera también se acercó a la ordenación portuaria a través del Reglamento de 19 de enero de 1928, que salvo algunos aspectos parciales, era réplica de la Ley de 1880. Mucho más original fue la II República española que va a introducir un nuevo

4 También se unieron a esta reivindicación la Cámara de Comercio, Gremio de tarraferos, etc.

tema en la Regulación de los puertos: su distribución competencial entre el Estado y las Regiones Autónomas. No obstante los puertos de Interés General seguirían siendo competencia del Estado, en tanto que los demás pasaron a ser competencia de las Regiones, caso de Cataluña y posteriormente el País Vasco en plena guerra.

1.4. El puerto contemporáneo.

La dictadura surgida tras la Guerra Civil iba a trastocar la legalidad vigente establecida por la II República española. El Decreto de 26 de Abril de 1939 reponía la vigencia plena del Reglamento de 1928 (Dictadura de Primo de Rivera) sobre organización portuaria, derogando cuantas disposiciones singulares en relación a algunos puertos se hubieran aprobado durante el régimen republicano. Otro Decreto de la misma fecha creó la Comisión Administrativa de Puertos, que centralizó la administración de todos los puertos (C.A.P.E.). Con posterioridad, ya en 1962, se remodelaron los tres tipos de gestión portuarias: Juntas de Obras, Comisión Administrativa y Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Ayamonte quedaría englobado en el "Servicio provincial de Puertos de Huelva" y en 1961 sería catalogado como Puerto de Refugio.

Restaurado el sistema democrático en nuestro país, a la Comunidad Autónoma de Andalucía le correspondía, en virtud de su Estatuto de Autonomía (1981), las competencias exclusivas en puertos que no tuviesen la calificación legal de Interés General del Estado. De esta manera, sería la Consejería de Política Territorial y Energía la que en 1984 se hiciera cargo de la gestión de los puertos de su competencia. Se transfirieron así del Grupo de Puertos de Huelva, los de Isla Cristina y el Terrón (Lepe) y habría que esperar a 1995 para que Ayamonte, junto con los puertos de Rota, Bonanza y Punta Umbría pasaran a ser gestionados por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (E.P.P.A.).

Una vez centrado el contexto legal sobre regulación portuaria, hemos de reseñar que será en los años posteriores a la Guerra Civil y en el tiempo más reciente, cuando se han producido los cambios más profundos en la organización del puerto de Ayamonte. Bajo la dirección de don Juan Ignacio Gávez-Cañero (1955) se procedió a la Ordenación del Puerto y de su nueva zona de Servicios (Isla de Salón). De lo previsto en la referida ordenación, se logró la construcción de la dársena pesquera y se cegó el estero de la Ribera (1959) ante la "necesidad de conectar por tierra ambas orillas del estero y rellenar la marisma, consiguiendo recuperar una extensión de terrenos de aproximadamente 150.000 metros cuadrados (A.P.H. Legajo 3731). El presupuesto estimado fue una cifra próxima a los 50 millones de pesetas.

La gestión del puerto de Ayamonte a través de la E.P.P.A. ha significado incrementar la oferta de servicios del mismo, que como resultado del declive del tráfico mercante había quedado circunscrito a la actividad pesquera y al tráfico de pasajeros entre las orillas portuguesa y española. La creación de un nuevo espacio náutico-deportivo con un espejo de 480 por 150 metros, significó la remodelación del espacio urbano en torno a la dársena pesquera,

la dotación de pantalanes y servicios para embarcaciones en cada uno de los puntos de atraque, por una cuantía superior a los 400 millones de pesetas. De forma que en el momento actual la definición funcional del Puerto de Ayamonte sería la de comercial, deportivo y pesquero.

2. El tráfico mercante.

2.1. El Siglo XVIII.

La instauración de los Borbones trajo consigo reformas y nuevos enfoques a viejos problemas, como era el comercio colonial. Esta nueva conyuntura, que según García-Baquero (1993-269) viene siendo considerada como el siglo de la vuelta a la América, pretende como objetivo principal una balanza comercial favorable al Estado y las reformas en este sentido no se hicieron esperar. Desde el proyecto de flotas de galeones (1720) a los decretos de libre comercio de 1765 y 1778, la monarquía lo que busca es revitalizar las relaciones comerciales con las colonias y rescatarlas de las manos ajenas que las controlaban. En ningún momento renunció la Corona al monopolio del tráfico americano y su lucrativo resultado.

Poca información hemos podido encontrar acerca de la navegación de cabotaje para este siglo. Si nos consta que la depresión sostenida del comercio con América a lo largo del siglo XVII, al no experimentar cambio alguno hasta el primer tercio del siglo XVIII (García Baquero,1993:247), debió dañar al intenso tráfico existente en el espacio suratlántico y en concreto al ayamontino, pues Sánchez Lora (1981:290) indica, que para el primer año de ese siglo la población de la ciudad alcanza los 600 vecinos, pero en 1705 se pasa a 462 y a 300 en 1712, es decir, se produjo una merma del cincuenta por ciento en los casi quince primeros años del siglo como consecuencia de la guerra, hambrunas y todo el retablo de males que acompañó a la inestabilidad política de estos años.

Una vez pacificado el país e impulsado de nuevo el comercio colonial, el puerto de Ayamonte al ser su tráfico mercante subsidiario del colonial, centralizado y organizado desde Sevilla y Cádiz, cobra nueva pujanza. Un aspecto revelador de esa vinculación gaditana, la ofrecen los armadores ayamontinos que participan en el tráfico de Indias; alguno incluso monta sus oficinas en la ciudad gaditana sin perder por ello su vínculo con Ayamonte. Es el caso de don Manuel Rivero, de la Casa Solesio, que tanto Enrique Arroyo como Julián Solesio presentaron como respectivas ponencias en las II y IV Jornadas sobre el Patrimonio Histórico de Ayamonte.

2.2. El Siglo XIX.

El nuevo siglo casi coincide con relevo de monarca. Fallecido Carlos III (1788) su sucesor Carlos IV, inicia su etapa de reinado con una política que podríamos definir como prolongación de la anterior. También los primeros años del siglo vendrán envueltos en conflictos internacionales. Enfrentamientos bélicos con la Francia revolucionaria, la llamada Gue-

rra de la Independencia como reflejo periférico de la política expansionista de Napoleón I en el resto de Europa. Y América del Sur se hace independiente. De nuevo inestabilidad e inseguridad tanto para el desarrollo de la actividad pesquera como para el tráfico mercante atlántico y mediterráneo. Todo este conglomerado de circunstancias no permitirá ni el desarrollo ni el incremento del tráfico mercante hasta la estabilización del continente, al finalizar las guerras napoleónicas (1815).

La independencia americana originó un fuerte retroceso de la presencia comercial española en el continente (Anes,1975:444) El comercio americano significó de 1786 a 1792 el 50 por ciento de todas las importaciones españolas y el 55 por ciento de las exportaciones. A su vez, el tráfico comercial de los puertos de Cádiz, Sevilla y Málaga, absorbía casi el 80 por ciento del total del comercio colonial (Álvarez Santaló et. al.,1984:339). Una situación económica de estas características podía considerarse privilegiada para el área suratlántica, espacio natural donde se desenvolvía el tráfico mercante del puerto de Ayamonte. Como a principios del siglo XIX se hundió el tráfico colonial, toda la fachada suratlántica andaluza iba a registrar de forma patente el impacto socioeconómico que tal suceso conllevaba, lo que obligó a una nueva reordenación del tráfico marítimo. Ayamonte, que mantenía un comercio con Cádiz y Sevilla, conectado indirectamente con América, al suministrar vinos, pescados, salazones, corcho, carnes de cerdo y algunas frutas, así como labores de primor, caso de los encajes, ante la nueva situación creada, potenciará en mayor medida si cabe su tráfico de pescados a puertos de su entorno geográfico. A su vez, harán su aparición en nuestro puerto navíos mercantes de otras nacionalidades. Serán armadores extranjeros con fletes para mineral, cargado río arriba, en el embarcadero de la Laja. Las importaciones seguirán siendo de trigo de Extremadura y manufacturas de todas clases. Para estos años se contabilizan en el puerto de Ayamonte 96 embarcaciones mercantes de hasta 50 toneladas y 1 de más de cincuenta. Huelva capital contaba para el mismo período -primera mitad del XIX- con 105 y 5 respectivamente.

En 1847, Pascual Madoz, cuando se refiere a Ayamonte en su Diccionario Geográfico, en el apartado de la actividad industrial de la ciudad y de su puerto, hace mención de las pesquerías y fábricas de salazones que "surten de pescado fresco a Sevilla y salado a toda la costa de Levante". Otro aspecto al que Madoz se dirige es a los astilleros de ribera existentes en esta costa.

> *"... en Huelva (...) Cartaya y Ayamonte, se construyen barcos muy buenos y de diferentes toneladas, ya con destino a los propietarios y fabricantes de la provincia que se ocupan en el comercio de cabotaje, o ya para los negociantes de Cádiz, Gibraltar y Cataluña que prefieren labrarlos en estos astilleros por la acreditada construcción y menos coste de materiales y jornales"*
>
> *ob.cit..pag.16*

Cuadro que refleja el total de buques construidos en la provincia. (1824-1846)

Ciudad	alta mar	Cabotaje	pesca	Tráfico interior
Huelva	38	112	92	133
Ayamonte	1	16	140	39
Isla Cristina	1	2	27	12
Cartaya	4	18	20	-

Fuente: Madoz, Pascual (1847 :17).

De hecho Ayamonte contaba con bosques ribereños de entidad y la tala excesiva de los mismos agotó sus recursos forestales, lo que obligó a recurrir a los de las poblaciones vecinas de Lepe, Cartaya, Aljaraque (A.M.A. Lagajo 89).

No ofrece el Ayuntamiento para estos años información acerca del tráfico portuario, de ahí que nos veamos obligados a seguir a Madoz dada la carencia de otras fuentes documentales. En su obra sólo aparece registrado el tráfico portuario de los años 1843 y 1844, pero sin indicar procedencia, destino, mercancías y únicamente muestra el valor global de la mercadería recibida y la exportada. El resultado económico de este miniciclo es claramente deficitario para el capítulo de las exportaciones.

AYAMONTE - Movimiento de buques (1843-1844)

Años	Entradas			Salidas			Valor	Valor
	Buques	Tons.	Trips.	Buques	Tons.	Trips.	Introd.	Export.
1843	259	2469	1562	301	2287	1837	3,5 millns.	1,1 millns.
1844	272	3028	1429	332	2600	2048	2,4 millns.	1,4 millns.

Fuente: Madoz, Pascual (1847 :61)

En la segunda mitad del siglo XIX, entre 1856 y 1860, la situación de los puertos andaluces en el contexto nacional era francamente positiva, pues es Cádiz el que ocupa el segundo lugar, cuarto el de Málaga y algo más atrás el de Sevilla, quedando un tanto descolgados los de Almería y Huelva. Podemos decir, que el 34 por ciento del comercio exterior español se realizaba a través de los puertos andaluces. Los puertos serán como la región a la que pertenecen, de carácter exportador, vinos, minerales, aceites y pasas serán los productos básicos de exportación que cubrían más del 60 por ciento del valor de las exportaciones nacionales. La guerra de Crimea, en 1853 provocaría un alza desmesurada de minerales (Plomo, Mercurio, Hierro, Manganeso, Cobre, etc.) de forma que serían estos graneles un porcentaje muy elevado en el lote exportador. De hecho, la minería hispana y la andaluza en particular conocieron un auge espectacular desde los años 30 de este siglo a los previos a la guerra civil de 1936 (Domínguez ortiz,1983:127). En la provincia de Huelva, la metalurgia del cobre aparece ya muy pujante en la segunda mitad del siglo, siendo el sector mineral el

primero en cuanto a exportaciones provinciales seguido de los alimentos y bebidas por obra casi exclusiva de las salazones de pescados (Nadal, 1984:399).

En esta segunda mitad del siglo, aparecen los primeros documentos que reflejan el movimiento de buques mercantes en el puerto de Ayamonte. La constatación del mismo nos llegó a través de las patentes elaboradas por la Sanidad Marítima que abarcaba el período comprendido entre 1860 a 1899 (A.M.A. Legajos 554,555 y 556). Con posterioridad a esta fecha y dentro ya del siglo XX los datos obtenidos procedieron de la Autoridad Portuaria de Huelva (Legajo 4905) y de la Corporación de Prácticos de Ayamonte- Isla Cristina que registra para los años 1983, 84 y 85 un total de 502 servicios a embarcaciones militares y de cabotaje nacional de entre 51 a 500 TRB. Desgraciadamente no pudimos establecer una verdadera continuidad en el tratamiento de los datos obtenidos porque no se conservan testimonios escritos de los buques que llegaban al puerto ayamontino. Se consultó a la Ayudantía Militar de Marina, a la Capitanía de Puerto, Cámara de Comercio Industria y Navegación, al antiguo Servicio de Aduanas y a Combustibles y Suministros, consignatario de buques con oficinas en Ayamonte, con resultado negativo en la búsqueda.

Dado el volumen de información obtenida en el Archivo Municipal de Ayamonte y en el Puerto de Huelva y como ésta no era del todo uniforme, optamos por confeccionar un muestreo aleatorio sistemático con un valor de (k) igual a 25, con la finalidad de poder obtener una muestra representativa para el análisis del perfil del tráfico en el puerto de Ayamonte desde 1860 a 1961. Tráfico que documentalmente ofrecía vacíos totales entre 1900 y 1952 y algunos tramos de finales del siglo XIX.

Cerramos el período en 1961 porque corresponde al último registro de un buque que realiza la subida del río Guadiana, hasta el embarcadero de mineral del puerto de La Laja. Tiene fecha de 15 de junio, corresponde a la motonave "Virgen de la Esperanza" que sale de Ayamonte con destino a Blanes cargado de mineral extraído de Minas de Herrerías.

Tipos de buques (1860-1961)

Designación	%
Balandra	1,3
Bote	16,9
Falucho	67,4
Goleta	1,8
Bergantín	1,0
Lanchón-lancha	0,8
Polacra	0,1
Bergantín-Goleta	0,6
Pailebote	0,1
Místico	1,4
Barca-barcaza	0,4
Bricbarca	0,2
Charanguero	0,2

Vapor	3,2
Motor	4,4
Mixto	-
Chalupa	0,1
Galeón	0,1
Yate	0,1
Candray	0,1

Nº Total de Registros efectuados: 1262
Fuente : A.M.A. Legajos nº 554-555-556
Elaboración propia.

La información recogida en la tabla es reflejo de los diversos tipos de buques que en un momento determinado arribaron al puerto de Ayamonte. Las embarcaciones de mayor tonelaje corresponden a pabellón extranjero, en gran parte de procedencia inglesa; también se registra la presencia de buques franceses y en mucha menor medida alemanes y noruegos. El buque típico del puerto de Ayamonte será el falucho, embarcación con posibilidades de uso tanto mercante como de pesca y que sobrevivirá hasta bien entrado el siglo XX, en una actividad cada vez más marginal, hasta desaparecer.

Abanderamiento y puerto base (1860-1961)

Bandera	%	**Puerto base**	%
Española	92,1	Ayamonte	80,6
No española	7,9	Otros	17,7

Frecuencia de T.R.B.

T.R.B.	%
1-15	66,5
16-30	19,8
31-90	4,7
> 91	9,1

Propulsión

Sistema	%
Vela	92,9
Máquinas	6,9

Fuente: A.M.A. Legajos 554, 555 y 556.
Elaboración propia.

Predomina un tonelaje menor, siendo escaso el que supera las 91 toneladas y el vapor, como fuerza motriz, tardará en incorporarse a las tareas pesqueras en la costa de Huelva; no lo hará hasta el siglo XX. El primer buque a vapor que aparece en Ayamonte lo hace el 5 de mayo de 1861, su nombre era "El Rápido" y llega procedente de Huelva con 12 tripulantes y 100 pasajeros. Creemos que esta llegada masiva de personas respondía a la costera de la sardina y del atún en las almadrabas, que se iniciaban en estas fechas y reunía gran cantidad de trabajadores y trabajadoras. También se da alguna anécdota cargada de humor negro, como es el caso del falucho procedente de Cádiz que arriba a Ayamonte el 7 de abril de 1863 con carga de efectos navales. El nombre del buque no puede ser más inapropiado. "Naufragio".

En relación a las mercancías transportadas, detectamos un total de 62 productos que van de sardinas a dinamita pasando por un sin fin de manufacturas y de pequeño comercio, lo que nos obligó a establecer una serie de conjuntos de elementos afines al objeto de racionalizar el muestreo, quedando al final reducidas a 7 grupos de productos más el correspondiente a la pesca que ilustran sobremanera el tipo de comercio de cabotaje desarrollado en Ayamonte.

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS. (1860-1961)

Alimentos	Mineral	Alcoholes	Industriales[5]	Graneles	Animales	General
Huevos	Manganeso	Vino	Ladrillos	Trigo	Caballos	Grasa de sardina
Azúcar	Carbón	Aguardiente	Hierro	Cebada	Ganado	Almidón
Arroz	Cobre		Máquinas	Esparto		Leña
Pasas			Arboladuras	Sal		Cal
Chacina			Madera	Palmas		Equipajes
Vinagre			Ferretería	Paja		Ceniza
Cebollas			Perdigones			
Fruta			Alquitrán			
Aceite			Piedras			
Harina			Escoria			
Higos			Dinamita			
Patatas			Petróleo			
Habas			Cemento			
Frijoles			Corcho			
Sardina prensada			Loza			
Pipas de bonito			Tabaco			
			Papel			
			Tejidos			
			Muebles			
			Cera			
			Grasa			
			Canastos			
			Piel			
			Espartería			
			Arcos de pipa			
			Efectos navales			

Fuente: A.M.A. Legajos números 554, 555, 556 y 814.
Elaboración propia.

5 Son productos manufacturados y de aplicaciones industriales.

Características del Tráfico Portuario (1860-1961)

Cargo	%
Lastre	46,7
Sardina	9,1
Alimentos	9,6
Salazones	0,1
Pescado	1,6
Mineral	8,0
Alcoholes	1,2
Manufacturas	7,9
Graneles	7,2
Ganado	0,1
Atún	0,2
General	8,1

Fuente: A.M.A. Legajos nº 554, 555, 556 y 814
Elaboración propia.

Tal como podemos apreciar en las tablas, el tráfico mercante en Ayamonte era claramente deficitario para la ciudad, su primero y casi único producto dedicado a la exportación se refiere a los derivados de la actividad pesquera: pescado fresco, salazones y conservas; siendo receptora de todos los bienes de equipo necesarios para el desarrollo de su actividad industrial y comercial a escala de la ciudad. El hecho de que tanto la exportación como la importación de productos manufacturados se produjera por vía marítima, se debía a la pobreza de infraestructuras viarias que la imbricaran con el resto de la provincia. No debemos olvidar que el ferrocarril Huelva-Ayamonte no entró en servicio hasta finales de la Guerra Civil (1936-1939), mientras tanto, el puerto de Ayamonte permaneció aislado y periférico en el extremo occidental de la provincia de Huelva.

En cuanto al tráfico de mineral efectuado desde el embarcadero de La Laja, principalmente manganeso y cobre, productos estratégicos y orientados a la exportación, podemos decir que desde 1850 los países de destino de dos tercios de las exportaciones españolas son Francia e Inglaterra y en lo que se refiere a los minerales, en los últimos 25 años del siglo, estos se sitúan en el tercer lugar, después del plomo y los vinos (Artola, 1973:118). El movimiento de pasajeros entre orillas del Guadiana no aparece reflejado en los registros de entrada y salida de buques de Ayamonte, sólo de forma esporádica se indica el transporte de personas, tal es el caso de las remesas de pasajeros, 16, 46, 33, 98, 47 y 49 personas, que navegaron con destino a Cádiz en los buques "San Cayetano", "Santa Rita", "León", "Bendición de Dios", "Trinidad", "San José" y "Ánimas" respectivamente en mayo de 1899. Casi con toda seguridad a la captura del atún en las almadrabas de la costa gaditana. El mes siguiente también queda registrada la salida del "Santa Isabel" con 17 pasajeros más y con idéntico destino.

Ayamonte es puerto exportador de productos pesqueros, esencialmente a Sevilla, a la que suministra de forma continua de pescado fresco, e importador también, cuando la sardina no llega en cantidad suficiente a nuestras aguas. Dado lo irregular de las anotaciones que se van produciendo en el Registro de la Sanidad Marítima, al indicar la procedencia de los pesqueros se refieren a ellos en función de la actividad, indicando "de la mar". Pero a veces se especifica el caladero donde faenan, como es el caso de 1863, que se registran 31 embarcaciones faenando en Larache y que vienen a Ayamonte a desembarcar su pesca, lo cual nos informa de la permanencia, lejana en el tiempo, de las pesquerías en el caladero del Norte de África. No obstante, el ámbito de la actividad mercantil se constriñe esencialmente a la región suratlántica en un porcentaje muy elevado, tanto en la frecuencia de destino como de procedencia. Le sigue el vinculado con diferentes países, pero este tráfico no se realizará en buques de bandera española sino extranjera y corresponde casi al 8 por ciento de los buques registrados.

Entradas y salidas (1860-1961)

Frecuencia de destino

Área geográfica	%
Suratlántica	62,2
Otras zonas	4,1
Otros países	24,9
Desconocido	8,8

Frecuencia de procedencia

Área geográfica	%
Suratlántica	78,3
Otras zonas	1,2
Otros países	19,0
Desconocido	0,8

Fuente : A.M.A. Legajos nº 554, 555 y 556.
Elaboración propia.

En conclusión, podríamos decir que el tráfico mercante en Ayamonte posee un perfil claramente de cabotaje, centrado principalmente en la región suratlántica con algunos vectores vinculados al movimiento internacional de mercancías al ser centro exportador de materias primas para la industria química y siderúrgica. Importa casi todo aquello que permite desarrollar la actividad industrial a las fábricas conserveras y al pequeño comercio local.

3. El Sector Pesquero.

3.1. El Siglo XVIII.

Será el período de los primeros conflictos ecológicos en las pesquerías atlánticas y el inicio de lo que hoy definimos como pesca industrial en contraposición a la artesanal. A través de la documentación consultada, Ayamonte en este siglo tiene plenamente consolidado un sector marítimo-pesquero de importancia, con lo que ello implica de actividades vinculadas al mismo (A.M.A. Legajo 10), que van desde marinero a salinero, pasando por carpintero de rivera y navegante de Indias (A.M.A. Legajo 1400). También Ayamonte tiene barrio de gentes de mar, nos referimos al barrio de la Ribera, enclave situado como ya hemos dicho a orillas de una de las bocas del Guadiana con calles como Laguna, Lepe, Nueva, Ribera, etc. todas ellas según el censo de 1732 con vecinos dedicados a la mar (A.M.A. Legajo 10). En un diseño de estas características, la ciudad vive de la actividad pesquera y de la manufactura de salazones que distribuye en Badajoz y Sevilla principalmente. El equilibrio socioeconómico gravitaba en la comercialización de la sardina, fresca, salpresa o frita y las importaciones de grano de cereal procedentes de los centros productores y que entraban en la ciudad por su lado norte, desde la Baja Extremadura. No participaba Ayamonte en las pesquerías de túnidos al estar monopolizadas las almadrabas por la Casa de Medinasidonia, de forma que la especie primor era la sardina compartiendo su captura con Portugal, de forma que si por cualquier circunstancia se interrumpía el flujo de peces en nuestras costas o bien no se podía acceder a la captura del cardumen a las playas portuguesas cuando este llegaba escaso, el intercambio por harina se resentía, lo que daba lugar a fuertes hambrunas entre la población ayamontina (A.M.A. Legajo 16). La situación podía convertirse en más dramática si cabe, cuando se elevaba el impuesto sobre la sal o la guerra hacía acto de presencia en la frontera.

Pero no sólo de sardina vivía el sector pesquero ayamontino:

Nombre de los peces que se pescan en estos mares, costas y rías (1787)

Alequines	Biguelas	Caballas	Doradillas
Atunes	Brótolas	Cazones	Dentones
Atunetes	Baylas	Corbinas	
Alhacoras	Biejas	Corbinatas	Ferrones
Angelotes	Besugos	Corbas	Fanecas
Acedías	Bermejuela	Capitanes	
Arañas	Berrugates	Canejos	Gallinas
Abujas	Brecas	Chuchos	Gallinetas
Albures	Boquerones	Cabezudos	Gibia
Anguilas	Bogas	Calamares	Gorases
	Bonitos	Camarones	
Boladores	Borriquetes	Cornudas	Jureles blancos
Bacas	Bramantes	Dentudos	Jureles azules
Bosnegros	Bascitantes	Doradas	Jurelillos

Japutas	Obispos	Quesmes, de cuyo	Sarmonetes
Jaboyas	Obispetes	hígado se hace	Sargos
		aceite para	Sarguetes
Lenguados	Pez rey	especial remedio	Sábalos
Lenguas	Pez clavo	de todo género de	
Lisas	Pez rape	heridas.	Tiburones
Lobagantes	Pez sorro		Tintoreras
Langostas	Pez espada	Roaballos	Toninas
Langostinos	Pachanes	Romeritos	Tembladeras
Lobillos	Pintarrojas	Rayas	Tortugas
	Pámpanos	Róbalos	Truchas
Majometas	Permas	Rubios	Troperos
Meros	Pescadas o merluzas	Ruaces	Tornapiedras
Mulas	Pez gallo	Rascacios	
Mantas	Pulpos	Roncadores	Urtas
Mojarras	Pargos		Uchas
Morenas	Parguetes	Sardinas	
	Palometas	Safíos	Nutras, anfibio
Negras	Picudas	Safiachos	Ratas
Negrones	Pescadillas	Sapos	Culebras
Negritas		Santollas	Alcitanes
			Cochinitos

Fuente : Ruiz González, Juan E., 1999 :63

En realidad, la actividad pesquera se diversificaba en múltiples técnicas para la captura de las diferentes especies del espacio marítimo suratlántico,[6] pero de todas, las mas populares eran las de redes de tiro desde tierra, de volanta y anzuelo en la mar (Sañez Reguart, 1795:396). Esta situación de equilibrio se vio fuertemente alterada con la invasión de un nuevo arte de pesca, el arrastre, y una nueva forma de comercializar el pescado: la Compañía. De procedencia levantina, esta nueva modalidad de pesca venía propagándose desde las costas catalanas y valencianas hasta irrumpir en el golfo de Cádiz. La primera reacción por parte de los pescadores del litoral de Huelva fue oponerse a esta modalidad por considerarla dañina en extremo para la conservación de la pesca. De hecho, esta oposición llevó a un enfrentamiento directo entre arrastreros gaditanos y los faluchos de Ayamonte y Huelva, al considerar estos últimos que aquellos rebasan el límite occidental de sus pesquerías situado en Torre del Asperillo, próximo al estuario del Tinto y Odiel. El resultado fue la de un marinero fallecido y varias embarcaciones varadas en la costa (1791). Este conflicto no se resolvería y cuarenta y seis años más tarde, los representantes de la provincia de Huelva se

6 Trasmallos, palangres, cazonales, etc.

dirigen a las Cortes solicitando la absoluta prohibición de las parejas de arrastreros[7] (Sánchez Lora, 1988:439). En realidad lo que había cambiado no sólo era la técnica de pesca sino la misma forma de entender el esfuerzo pesquero sobre un caladero determinado. Mucho más agresivo y menos selectivo con las especies a capturar, su llegada quebró los usos tradicionales en las pesquerías ayamontinas y al final acabaría imponiéndose tal como hoy en día podemos constatar.

Si las técnicas tradicionales de pesca habían sufrido un fuerte golpe con la llegada de la pesca con arte de arrastre, la mayor abundancia de capturas por unidad de producción, es decir, por barco, provocó la caída de precios en la *lotas* y el hundimiento de los pescadores artesanales que pasaron a formar parte, como trabajadores asalariados, de las Compañías catalanas y valencianas. Su presencia temporera y para la costera de la sardina en los meses de verano, pronto se hizo permanente, invirtiendo e integrándose en las localidades del litoral andaluz o fundando poblaciones como fue el caso de Isla Cristina. Los nuevos colonizadores, modernizadores, mostraron un gran dinamismo que se evidenciaba por el contrabando (A.M.A. Legajo 16) de sal y pescados, evasión de impuestos locales, contratación de no matriculados en el trabajo a bordo y la fuerte concentración de capital que significaba la Compañía. En definitiva, nos encontramos con una estructura esencialmente protocapitalista que iba a encontrar una muy fuerte resistencia en las pesquerías locales (Compán, 1990:224).

3.2. El siglo XX.

El siglo XIX consolida las tendencias ya emergentes a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, que eclosionarán a principios de este siglo. Así, podemos decir, que el tránsito de las pesquerías ayamontinas desde una situación que podíamos catalogar de pre-industrial a otra de perfil netamente industrial, acontece en la transición del siglo XIX al XX. De hecho, las transformaciones profundas que sufre todo el sector en estos años consolidan una industria, la de la pesca, que enfrentarán a dos comunidades, la gallega y la andaluza occidental, a la búsqueda ambas del liderazgo dentro del sector y orientando su producción tanto al consumo interno como a los mercados exteriores, especialmente a Francia e Italia (Giráldez Rivero,1997:33).

El relanzamiento pesquero fue posible gracias al desarrollo tecnológico experimentado en la conservación de alimentos y al trazado de ferrocarril. Ambas innovaciones permitieron surtir tanto de pescado fresco, como de otras presentaciones comerciales, a los mercados internos del país. Esta situación expansiva, unida a una coyuntura internacional muy favorable, permitió colocar los excedentes conserveros en diferentes países de Europa y lograr así importantes cuotas de mercado en los mismos. Así, en 1899, la alianza entre Ayuntamiento e Industriales conserveros de Ayamonte solicitan al Gobierno la necesidad de

7 La denominación del momento fue la de "bou" y de hecho ha perdurado hasta nuestros días, pero no deja de ser una denominación metafórica y en función de la actividad que desempañaban estos pesqueros. Al ser una pareja de embarcaciones que tiran de una red que se arrastra por el fondo del mar, parecían bueyes arando un prado.

aplicar los mismos criterios fiscales al pescado que a los vinos de Jerez y Sanlúcar de Barrameda, al ser ambos productos orientados en gran medida a la exportación (Real Orden de 1899) y que además, las fábricas de salazones, escabeches, fritos y conservas de pescados, son la principal actividad de la ciudad y dan trabajo a considerable número de operarios masculinos y femeninos (A.M.A. Legajo 31).

Lo cierto, es que a pesar del fuerte desembolso requerido para el desarrollo de la actividad pesquera, en Ayamonte y desde la segunda mitad del siglo XIX, se habían producido las condiciones adecuadas para la formación de un núcleo de empresarios capaces de capitanear y enfrentarse con éxito al desafío que ofrecía la revolución tecnológica emprendida, que alcanza su momento más expansivo una vez finalizada la Gran Guerra (1914-1919).

Gremio de Fomentadores de Ayamonte
Estadísticas de las introducciones de pescados. (1910-1915)

Especie	1911	1912	1913	1914	1915
Atún[1]	9.497	8.427	23.972	19.229	14.478[2]
Atuarros	675	2.799	2.224	1.756	859
Albacoras	354	555	1.686	543	306
Cachorretas	100	264	1.870	628	32
Corvinas	2.192	1.267	1.883	860	984
Pargos	4.266	4.652	3.984	384	1.044
Mojamas[3]	18.345	7.215	23.090	60.524	63.680
Sardinas[4]	29.847	22.479	17.508	12.377	10.846

Fuente: A.M.A. Legajo nº 814
Elaboración propia.

La tabla es ilustrativa del incremento experimentado en los kilos de pesca desembarcada en el puerto de Ayamonte en cinco años, sobre todo los últimos, que corresponden ya al inicio de la Primera Guerra Mundial. Son pescados de alto costo en el mercado y orientados esencialmente a la conserva. Debemos indicar que a lo largo de todo este período la competencia con Galicia sería intensa y que esta última comunidad se afianzaría como primera región pesquera de España.

Pero un conjunto de factores frenarán las posibilidades de expansión del sector pesquero y conservero de Ayamonte. La bonanza finalizará, en gran medida, en torno a la crisis eco-

1 Los cinco primeros grupos de túnidos, las cantidades se expresan en unidades.
2 Faltan por incluir los datos correspondientes al mes de diciembre de 1915.
3 Se expresan en kilogramos.
4 Se expresan en *botas*. Equivale a 500 Kgs. de sardinas.

nómica de los años 30, que llevó a los países europeos a cerrar y contingentar la importación de productos conserveros españoles.

Otro elemento, no por constante, mas inoportuno, sería la retirada de la sardina de nuestras costas hacia aguas de Marruecos, con el consiguiente encarecimiento de los costes de explotación de los buques. Los vapores con arte de tarrafa llegarían a ser deficitarios y se hizo necesaria su venta a armadores portugueses que tenían menos problemas con la pesca de la sardina al ser sus aguas más ricas en esta especie y no estar contigentada su exportación a los mercados europeos (Fourneau, 1983:124). Ilustra acerca de la situación de nuestros caladeros, las prohibiciones de los años 1928 y 29 de la pesca de la sardina y el empleo del arte de jábega, como consecuencia del sobreesfuerzo pesquero realizado sobre el recurso.

Unido a lo anterior otro aspecto referido al incremento de los costes de explotación de los barcos, sería el incremento de los precios del carbón. Pese a las protestas del sector, desde 1927, fue obligatorio el consumir carbón nacional en la pesca de bajura, permitiendo a la de altura emplear hasta un 80 por ciento de carbón extranjero. No olvidemos, que el carbón no sólo era esencial como combustible para la propulsión de los buques, sino que además, se convertía en elemento clave en la formación de los costes de producción de un pesquero. En los primeros meses de 1927, la tonelada de carbón inglés se vendía en Vigo a 50 pesetas y el asturiano a 62; en Cádiz, la diferencia se incrementaba, 56,36 y 84,83 pesetas respectivamente la tonelada (Giráldez Rivero, 1997:42).

La Pesca española (1920)

Zona Geográfica	Nº de vapores	Nº de pescadores	Capturas (Tm).
País Vasco	371	8.500	23.905
Santander	295	7.190	17.821
Asturias	168	2.700	12.897
Galicia	542	60.790	118.912
Suratlántica	80	11.070	57.324
Mediterráneo Sur	10	9.800	34.982
Mediterráneo Este	11	24.460	29.930
Baleares	30	5.760	2.886
Canarias	-	1.950	3.275
Canario-Africana	-	-	48.388
Marruecos	20	3.220	51.405
Total	1.549	137.440	401.678

Fuente: Anuario Estadístico de España (1921). En Giráldez Rivero, J. (1997 :36)

Otro elemento más sería la creación durante la Dictadura del general Primo de Rivera del Consorcio Nacional Almadrabero, conjunto de empresas que hasta bien entrado el siglo XX monopolizó la pesquería y posterior conserva del atún. La concentración empresarial favoreció a los conserveros más poderosos en detrimento de las pequeñas empresas y armadores, pues estos últimos perdían todo control en el precio del atún al verse obligados a vender en los muelles de las empresas del Consorcio.

El golpe definitivo anterior a la Guerra Civil, sería la perdida de la oportunidad de contar con el ferrocarril. Este medio de transporte, hubiese permitido la conexión del puerto de Ayamonte y de la producción pesquera en él desembarcada, acceder de forma rápida a los mercados internos de la península. Se hubiera logrado romper la situación de aislamiento de la ciudad. Llegaría el ferrocarril, pero tarde, y en otro contexto socioeconómico muy diferente. En principio al servicio de la Guerra Civil en la España de Franco.

4. 1960-1995.

Durante la postguerra, la caída de precios de la producción agropecuaria de la provincia, no se trasladó de forma inmediata a la producción pesquera y conservera de Ayamonte, que conoció un incremento de la misma en la década de los cincuenta y primeros años sesenta. Tanto es así, que en 1954 existían 12 fábricas de conservas, 25 de salazones y unos 15 exportadores de pescado fresco que daban ocupación a más de 2.000 obreros de ambos sexos (Pérez Bautista, 1954). Los desajustes producidos en el sector primario provincial generaron tensiones entre población y recursos y determinaron flujos migratorios hacia otras provincias que habían iniciado su proceso de industrialización, e incluso hacia la capital de la provincia que vio incrementarse su sector terciario (Monteagudo, 1986:416). El "desarrollismo" de la segunda mitad de los años sesenta y setenta sacrificó al sector conservero en aras de un nuevo concepto de industrialización para la provincia. Nos referimos a la creación de los Polos de Desarrollo, del que se dotaría uno a Huelva en 1964. Establecidos de forma aislada, inarticulados con el entorno circundante y sin criterios de política integral de desarrollo regional, hundió industrias de carácter tradicional a las que impidió llevar a cabo procesos de renovación y generó fuertes corrientes migratorias intraprovinciales (Fourneau,1983:141). De tal manera podríamos decir que " los Polos de Desarrollo y en nuestro caso el de Huelva, no crearon el desarrollo de la provincia, porque la mayor parte de ésta tuvo que sacrificarse para que progresase una zona muy pequeña" (Monteagudo, 1986:425).

Serían años de contradicciones. En 1969 se firmaría un acuerdo comercial con Portugal que en el plano pesquero repercutía de forma favorable para la flota de Huelva, especialmente de Ayamonte e Isla Cristina. Con una duración prevista de 20 años, 50 embarcaciones de la flota de altura, más de 300 de litoral y con un número cercano a los 3.000 tripulantes, podrían faenar en el caladero comprendido entre Villa Real de San Antonio y el extremo occidental de la costa portuguesa. Muy rico en marisco y, concretamente, en cigala que era el objetivo central de la explotación.

Total de capturas y especies más representativas (en Kgs.)
1962 - 1970

Años	Peces	Sardinas	Atún	Crustáceos	Moluscos
1962	7.757.138	6.733.422	90.846	326.227	215.404
1963	8.274.621	6.846.264	34.959	405.738	139.039
1964[1]	5.745.972	4.097.009	-	407.956	1.930.302
1965[2]	3.633.186	3.067.473	80	353.428	832.536
1966[3]	4.597.392	3.914.270	-	62.370	834.581
1967	8.496.441	6.726.232	-	370.580	3.285.073
1968[4]	8.843.105	7.262.045	-	353.388	1.087.441
1969[5]	1.225.274	769.140	-	218.185	1.217.632
1970[6]	2.159.397	1.201.840	-	379.820	1.417.875

Fuente: A.M.A. Legajo nº 815. Estadísticas pesqueras.
Elaboración propia.

Comercialización de capturas (en Kgs.)
1962 - 1970

Años	Consumo local	C. provincial	Exportación	Conservas	Salazones
1962	329.370	265.162	834.501	1.814.185	5.016.035
1963	235.463	256.759	1.906.074	2.739.295	4.487.307
1964	228.241	325.145	1.847.670	3.428.764	2.257.090
1965	128.303	170.245	933.459	2.451.783	1.106.310
1966	71.252	201.480	564.453	1.607.880	3.139.530
1967	215.692	456.140	1.831.063	5.702.740	3.946.720
1968	157.067	373.260	940.235	2.909.466	5.318.990
1969	67.467	215.275	498.405	1.543.805	328.230
1970	115.134	304.412	1.018.746	1.578.280	480.520

Fuente: A.M.A. Legajo nº 815. Estadísticas pesqueras.
Elaboración propia.

1 Falta el registro de un mes.
2 Faltan cuatro meses.
3 Faltan nueve meses.
4 Faltan dos meses.
5 Faltan siete meses.
6 Faltan cinco meses.

El nuevo orden internacional marítimo surgido de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que se inició en Nueva York en 1973 y finalizó en 1982, provocó a finales de ese mismo año, la denuncia del Acuerdo por parte de Portugal. De esa forma, el país vecino se aseguraba el control de sus aguas mucho antes de entrara en vigor (1994) lo acordado en Naciones Unidas; sería el amarre de la flota que faenaba en el caladero portugués.

Ruptura acuerdo pesquero con Portugal (1983)

Localidad	< 60 T.R.B.	> 60 T.R.B.
Ayamonte	11	15
Isla Cristina	37	3
Lepe	1	-
Punta Umbría	1	2
Huelva	-	3
Total	50	23

Fuente: Dirección General de Pesca. Junta de Andalucía. Elaboración propia.

Tras diversos intentos de relanzar los acuerdos pesqueros con Portugal (1985 y 1987) la flota andaluza tras sufrir un fuerte proceso de reconversión ha perdido en parte su interés por el caladero, y en la actualidad faenan algunas unidades de palangreros dedicados a la "pesca del cuero" (pez espada).

Una situación de estas características, ha generado la reducción del número de embarcaciones que tenían como puerto base Ayamonte, mermado ya con la concentración en el puerto de Huelva de la mayor oferta pesquera de la provincia, consolidada desde la década de los sesenta. No obstante, debemos decir, que la flota pesquera de Ayamonte en este siglo, careció de una estructura importante. Fueron buques de tipo medio y pequeño y con empleo de materiales constructivos muy tradicionales, caso de la madera. Sostiene el empleo de la vela o motor y vela (mixtos) hasta muy entrado el siglo XX y los grandes barcos con artes de tarrafa fueron importados del norte, bien por armadores ayamontinos o gallegos afincados en esta zona.

Características de la Flota pesquera de Ayamonte. Período 1924-1939

Eslora	**%**	**T.R.B.**	**%**	**Casco**	**%**
1-10	75,6	1-15	84,0	Madera	98,1
11-20	21,5	16-30	12,7	Acero	-
21-30	2,4	31-90	2,8	Poliester	-
> 30	0,5	>91	0,5	-	-

Propulsión	%	Potencia(CV)	%
Vela	27,8	1-15	80,4
Motor	10,8	16-30	10,6
Mixto	9,9	30-200	8,9
Remo	45,8	>200	-

Período 1940-1990

Eslora	%	T.R.B.	%	Casco	%
1-10	85,8	1-15	87,2	Madera	99,3
11-20	9,6	16-30	5,7	Acero	0,3
21-30	4,1	31-90	4,8	Poliester	0,3
>30	0,5	>91	2,2	-	-

Propulsión	%	Potencia(CV)	%
Vela	18,1	1-15	23,0
Motor	35,3	16-30	22,2
Mixto	6,4	30-200	43,9
Remos	40,2	>200	10,9

Nº de registros en el período 1924-1939 : 213
Nº de registros en el período 1940-1990 : 580

Fuente: Capitanía Marítima del Puerto de Ayamonte. Libro de Registro de la Lista Tercera. Elaboración propia.

En la década de los noventa, la flota ayamontina parece estabilizarse y el mercado pesquero se recupera después de la gravísima crisis sufrida en el caladero portugués. De hecho, los datos contenidos en la tabla adjunta muestran una tendencia que parece confirmar este aspecto.

TABLA Nº 34
Relación de barcos que alijan en Ayamonte (1990-1994)

Año	Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
1990	163	159	144	123	160	161	139	66	104	126	108	44
1991	93	65	112	94	100	106	117	86	58	121	68	96
1992	56	100	238	73	114	98	144	145	113	135	83	132
1993	128	88	51	94	152	107	188	139	66	160	164	158
1994	162	151	184	121	149	153	174	212	180	145	172	227

Fuente: Archivo A.P.H. Legajo nº 4552. Elaboración propia.

5. Conclusiones.

El resumen de los elementos estructurales de la actividad portuaria, el tráfico mercante y pesquero en la ciudad de Ayamonte, nos ofrece el siguiente panorama:

1º.- Un territorio con escasa potencialidad agrícola y una mar rica en peces, condicionó la base económica de la población. Desplazados los pobladores hispano-musulmanes del occidente andaluz, los nuevos habitantes encontrarán en la mar la materia prima necesaria, tanto como fuente de alimentación, como de comercio con el interior peninsular. Cereal por pescado, salado o fresco. Este equilibrio, en muchos momentos precario, se vio alterado con la llegada de marinos y comerciantes levantinos que con criterios mercantilistas llegaron a monopolizar la producción pesquera y salazonera. Nuevas técnicas de pesca, como el "arrastre" y de comercialización, violentaron las tradiciones artesanales, generaron los primeros conflictos ecológicos y el desarrollo de una población trabajadora, que como "braceros del mar", dependían del salario de la "Compañía" para subsistir.

2º.- Si desde su origen, Ayamonte tuvo por base económica principal las actividades marítimas y pesqueras, el saber y experiencia acumulada nos permite apreciar cómo a lo largo del período estudiado (XV-XX), un patriciado urbano primero y una burguesía después, se convierten en el sustrato que con su dinamismo socioeconómico genere las condiciones óptimas de técnica, capital y mano de obra cualificada capaz de imbricar todo un sector como el pesquero y la conserva de pescado con la modernidad que significó la revolución industrial.

3º.- En más de una ocasión parece intuirse que la pesca industrial es un fenómeno muy reciente en nuestro litoral. Nada más lejos de la realidad. La aplicación de procesos industriales en las pesquerías, como hecho universal, tiene su origen en la transición del siglo XIX al XX, destacando los "años veinte" de este siglo como una primera fase de las misma. Capital y trabajo, armadores y marineros. Diseño industrial aplicados a las industrias conserveras ; nuevas tecnologías en la conservación de los alimentos, el frío ; jerarquización y especialización en el trabajo a bordo de los buques y en tierra..., son todas ellas características básicas del proceso que se da en Ayamonte. Pero en nuestro puerto, dentro de un contexto regional deprimido y atrasado, faltó el trazado de una línea de transportes rápidos para alcanzar mercados hasta entonces de difícil acceso : el ferrocarril. Su llegada fue tardía y como consecuencia de la guerra civil española, de forma que sus posibilidades de desarrollo se truncan frente a otros puertos mejor colocados en los mercados de la pesca y la industria conservera y para entonces ya consolidados.

Glosario de términos

- Aconchar. Impeler el viento o la corriente a una embarcación contra cualquier paraje o contra otro buque.

- Acopejar. Embarcación donde se depositan los atunes capturados en la almadraba. Llegaban a medir 17 metros de eslora y 5 de manga (Arbex,J.C.,1986 :196).

- Arribada. Llegada obligada por cualquier causa imprevista, de un buque a un puerto que no era precisamente el término de su viaje y en el que tampoco debía hacer escala. **Forzosa.** Cuando no es por voluntad del patrón o capitán de la embarcación y si por alguna causa que pudiera poner en peligro la vida de los tripulantes, de los bienes o de la propia embarcación. En la acepción conmtemplada, el *Juez de Arribada* dictaminaba a través de una investigación si la arribada había sido forzosa o no.

- Balandra. También conocida como *Cutter*. Es embarcación de cubierta, con un palo, vela mayor, cangreja, escandalosa y dos o más foques. Se utilizó como embarcación de pesca, corsaria o contrabandista.

- Barca - Barcaza. Embarcación de río o puerto, dedicada al transporte de mercancías y como servicio auxiliar a otras embarcaciones.

- Barra. Banco o serie de bancos, generalmente de fango o arena, que se forman en la desembocadura de los ríos, muchos de los cuales cierran la navegación durante la marea baja.

- Bergantín- Goleta. Es el velero de dos o más palos cuyo trinquete es de bergantín y los demás palos son de goleta.

- Bergantín. Velero de dos palos (Trinquete y Mayor), con masteleros. Lleva aparejo de velas cuadras en ambos.

- Bolantín. *Entran en un barco pequeño tres o cuatro hombres (...) a buscar el fondo de 40 brazas de agua teniendo cada uno en la mano un cordel de 50 brazas de largo, a cuyo extremo estan anudados, de tres a cuatro anzuelos cebados con camarón (* Reguart Sañez, A., 1781 : 261).

- Bolardo. Voz procedente del término inglés *Bollard*. Piedra, pieza de fundición o madero de forma apropiada que, colocado en el cantil de un muelle, sirve para amarrar o encapillar a él los cabos de amarre de los buques. También se le denomina *noray*.

- Bote. Pequeña embarcación abierta. Antiguamente se le denominaba *Esquife*. Se emplea básicamente como embarcación auxiliar.

- Bricbarca. Velero de tres o más palos, todos los cuales, menos el mesana, tienen velas de cruz (cuadras o redondas). En realidad, el nombre español de tales buques es el de *Corbeta*.

- Candray. Embarcación pesquera de dos proas que se usaba en el tráfico de algunos puertos ; llevaba dos velas místicas y cuatro o seis remeros. Buque de pesca usado en la bahía de Cádiz. En el léxico de las salinas de Huelva, se usaba la voz para referirse a una embarcación pequeña de dos proas que se destinaba al transporte de la sal hasta el puerto.

- **Ceñir el viento.** Navegar contra la dirección de él.

- **Chalana.** Embarcación menor sin cubierta y fondo plano o sin quilla.

- **Chalupa.** Han existidos varios tipos. Solía tener cubierta y dos palos a modo de goleta.

- **Charanguero.** Barco costero de Andalucía y singularmente del Guadalquivir. Carecía de cubierta y arbolaba un palo a proa con vela al tercio.

- **Costera.** La duración de cada pesca determinada ; como la del atún, la sardina, etc.

- **Ensenada.** Zona de abrigo que se forma al amparo de una punta de tierra que avanza en la mar.

- **Ensenarse.** acercar un buque a una ensenada.

- **Eslora.** En su significado más restringido, esta voz se refiere a la longitud del buque.

- **Estero.** Extensión de tierra baja cercana a un río o recodo de la costa que invaden las mareas.

- **Falucho.** Embarcación menor, que en su forma pesquera consta de un palo inclinado hacia proa, en el cual se larga una vela latina. En el Levante peninsular se le denomina como *Llaut o Llaud.*

- **Galeón.** Embarcación destinada a la actividad pesquera en la costa de Huelva. Su sistema de propulsión era mecánica. El origen de la voz aplicada a este tipo de buques es de origen popular. Se refiere a barco "grande", "alteroso".

- **Goleta.** Velero de dos o tres palos con velas cangrejas.

- **Jabeque (Xabeque).** *Es muy freqüente expresar con esta voz el barco de pescar, que tambien llaman Falucho, y es el Laud del Mediterraneo (* Reguart Sañez, A. , 1781 : 402). No obstante esta acepción del término, también fue un buque dedicado al tráfico mercante. De finos acusados y de hasta tres mástiles con el trinquete inclinado hacia proa, eran muy veloces. Estamos convencidos que el concepto de *buques lüengos* (Epígrafe 4.4.), se aplicaba a este tipo de buques muy utilizados por la piratería berberisca que hostigaba nuestras costas.

- **Jávega (*xávega*).** Red grande de hilo, compuesta de varias piezas, que forman sus bandas y copo, de las que entre los pescadores se llama de *Tiro.* El arte se calaba de la siguiente manera : Un extremo permanece en tierra, se boga con las embarcaciones hacia la mar a la vez que se va echando la red al agua y describiendo un semicírculo muy amplio hasta llegar a tierra de nuevo. Se desembarcan los marineros y se unen a los hombres que permanecen en la playa, para halar de los extremos hasta finalizar el lance y recoger las capturas. El número de matriculados que participaban en la faena era variable, alrededor de 15 o veinte para mover el barco y otros tantos en tierra. Las embarcaciones usadas eran las *barcas,* de construcción parecida al *falucho* aunque usaban poco la vela y sí el remo para la pesca.

- **Lancha.** Embarcación pequeña sin cubierta y movida a remos. Se destinaba al transporte de mercancías de diferente género.

- **Manga.** Se refiere a la anchura máxima del buque.

- Místico. Velero que toma su nombre del tipo de aparejo que monta. La vela *mística*, aunque trapezoidal, se acercaba mucho a la triangular o latina. En realidad es un *Cúter.* También adopta el nombre de *Saetía*, al usarse incorrectamente la voz inglesa *Settee,* buque a vela que en su forma más evolucionada llegó a tener tres palos (siglo XVI) y era de menor tamaño que el *Jabeque*.

- Mixto. Denominación aplicada a los buques propulsados por vapor y velas.

- Motor (Motonave). Que emplea un sistema de propulsión mecánica distinta del vapor. En concreto motor Diesel.

-Nasa. Es un útil de pesca que por su especial estructura actúa a modo de trampa que permite la entrada en ella, atraídas por los cebos, de las especies a que están destinadas e imposibilita la posterior salida de las mismas.

-Orza. Tablón poco más largo que la altura de la lancha. Se cuelga al costado de ésta, sujeto al cabel (lo mismo que borda) solamente, para evitar la deriva cuando se navega ciñendo el viento.

-Pailebote. Adaptación española de las palabras *pilot´s boat,* es decir embarcación de práctico (Amich, J. , 1956 : 324). En realidad es una goleta (Schooner).

-Palangre. Aparejo que se caracteriza porque el cabo (madre) trabaja de forma paralela al fondo, ya sea a nivel superficial o sumergido, del que penden ramales (brazolas) con anzuelos en sus extremos.

-Patente. Certificación que expide la autoridad sanitaria del puerto de salida en donde se inicia el viaje, haciendo constar el estado sanitario de la localidad. También es el documento que expide el gobierno y que equivale a acreditar la nacionalidad del buque.

- Patera. Chalana de la costa andaluza.

- Poniente. Pican los ponientes. Expresión que indica la procedencia del viento. Navegando a vela y de ceñida se requiere el uso de la orza.

- Polacra. Buque de dos palos. Redonda al medio y latina a proa.

- Puntal. Es la altura del buque medida desde la línea base que pasa por la quilla hasta la cubierta principal.

- Quilla. Acepción para indicar la longitud de una embarcación. En la actualidad no se utiliza para definir las dimensiones básicas de un buque y sí como elemento constructivo de resistencia estructural longitudinal del buque.

- Rumbo. Rumbo de recalada. La dirección del buque, de la marea, de la corriente, de la costa o de cualquier otro objeto, fluido o cosa interesante para la navegación. En este caso, la dirección del buque para llegar a su destino, sin considerar otras conveniencias geográficas que obliguen a adoptar rumbos intermedios.

-Sardinal. Arte de deriva y enmalle destinado principalmente a la captura de la sardina. *Compuesto de piezas de red de hilo de lino muy delgado (...). En el mismo hecho de ponerse el sol calan sus sardinales* [calada prima]. *El barco da la popa a la corriente y los remeros empiezan a bogar (...) como el barco se aleja del parage en que se empezó á calar, queda en*

posición vertical (...) se dispone de manera, que permanezca según conviene a flor de agua, ó descienda hasta casi tocar el fondo (Reguart Sañez, A., 1781 : 265) . Los peces quedan atrapados en la malla al tratar de pasarla. Una vez recogido el primer lance se hace, cuando procede, otra calada que sería la del alba.

- Tarrafa.Tarrafero. Embarcación pesquera que usa arte de tarrafa. **Arte de tarrafa.** Es un arte de pesca de cerco dedicado a la captura de peces que se presentan en bandadas o bancos (sardinas, caballas, jureles,etc.)

-T.R.B. Tonelaje de Registro Bruto. Volumen o capacidad de un buque. **Bruto.** Es el volumen de los espacios que existen bajo la cubierta superior y de todos los espacios cerrados sobre ella. Arquear un buque. El sistema adoptado(1854), se llamó Sistema Moorsom y entró en vigor tras finalizar la Conferencia Internacional de Constantinopla. Una tonelada Moorsom equivale a 2,83 metros cúbicos. En la actualidad el sistema en vigor es el Convenio de Arqueo de 1969 o Sistema I.M.O. (International Maritime Organitation), que ha eliminado el concepto T.R.B.

-Vapor. Sinónimo de buque a propulsión mecánica, debido a que cuando comenzaron a aplicarse las máquinas marinas se decía *Buque a vapor.*

DOCUMENTOS

Archivo Municipal de Ayamonte (A.M.A.) - Ayuntamiento Pleno.
Legajo nº 7 (1694-1706)
Legajo nº 10 (1724-1733)
Legajo nº 14 (1749-1751)
Legajo nº 15 (1752-1755)
Legajo nº 16 (1756-1759)
Legajo nº 17 (1760-1763)
Legajo nº 18 (1764-1766)
Legajo nº 25 (1827-1833)
Legajo nº 29 (1876-1882)
Legajo nº 30 (1882-1890)
Legajo nº 31 (1891-1902)
Legajo nº 40 (1931-1932)
Legajo nº 41 (1932-1934)
Legajo nº 42 (1934-1936)
Legajo nº 43 (1936-1939)
Legajo nº 44 (1940-1948)
Legajo nº 46 (1954-1961)
Legajo nº 47 (1961-1967)
Legajo nº 48 (1967-1975)
Legajo nº 50 (1981-1984)

Comisión Municipal Permanente.
Legajo nº 65 (1930-1953)

Padrones, Censos y Estadísticas.
Legajo nº 455 (1883-1975)

Sanidad y Asistencia Social.
Legajo nº 553 (1788-1918)
Legajo nº 554 (1874-1899)
Legajo nº 555 (1860-1890)
Legajo nº 556 (1860-1890)

Obras y Urbanismo.
Legajo nº 580 (1889-1944)
Legajo nº 582 (1961-1970)
Legajo nº 595 (1856-1917)
Legajo nº 596 (1918-1926)
Legajo nº 597 (1927)
Legajo nº 709 (1910-1933)
Legajo nº 710 (1930-1958)
Legajo nº 711 (1960-1963)

Patrimonio.
Legajo nº 741 (1866-1977)

Servicios.
Legajo nº 814 (1928-1945)
Legajo nº 815 (1940-1970)
Legajo nº 900 (1886-1982)
Legajo nº 901 (1907-1985)
Legajo nº 902 (1921-1985)

Acción vecinal y Asociaciones.
Legajo nº 963 (1897-1968)

Rentas y Exacciones.
Legajo nº 1400 (1760-1850)

Industrial pesqueras y conserveras.
Legajo nº 1784 (1936-1937)

AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA (A.P.H.)
Ordenación territorial.

Legajo nº 45 (1953-1987)
Legajo nº 115 (1947-1948)
Legajo nº 148 (1985-1988)
Legajo nº 3730 (1940-1963)
Legajo nº 3732 (1935-1955)
Legajo nº 4905 (1984-1992)
Legajo nº 4552 (1990-1994)

EMPRESA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA (E.P.P.A.)
PUERTO DE AYAMONTE .

Proyecto de Dársena y Malecón de Poniente.1955.
Proyecto de ensanchado del lateral de levante de la Dársena Pesquera.1970.
Urbanización de la Dársena.1988.
Estudio de viabilidad de la Dársena Deportiva.1994.
Proyecto de Dársena Deportiva. Primera fase.1996.

CAPITANÍA MARÍTIMA DEL PUERTO DE AYAMONTE.
Libros de Registro de Buques de la Tercera Lista. 1924-1990

Bibliografia

- "Ayamonte en Fiestas". Números extraordinarios de 1955, 1957 y 1959.

- "La Veleta". Números extraordinarios de 1921, 1926 y 1928.

- Alfaro Pérez, J. (1984): *Diccionario marítimo y de Construcción Naval.* Ediciones Garriga. Barcelona.

- Amich, J. (1991): *Diccionario Marítimo.* Editorial Juventud. Barcelona.

- Anes, G. (1975): *El Antiguo Régimen : Los Borbones.* Historia de España Alfaguara, tomo IV. Alfaguara. Madrid.

- ANUARIO DE MAREAS (1995) : Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz.

- Artola, M. (1973): *La Burguesía Revolucionaria (1808-1860).* Historia de España Alfaguara, tomo V. Alfaguara. Madrid.

- Bernal, A.M. (1984): "Hacia la formación de la Andalucía actual" en *Historia de Andalucía,* tomo VI. Planeta. Barcelona.

- Cano García, G. (1992): "La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización" en *Huelva en su historia,* tomo IV. Diputación Provincial. Huelva. 1992.

- COLECCIÓN DE TRATADOS INTERNACIONALES SUSCRITOS POR ESPAÑA (1977): Tomos I,II,III, y IV. Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid.

- Compán Vázquez, D. (1985): "La pesca marítima en Andalucía" en *Geografía de Andalucía,* tomo V. Tartessos. Cádiz.

- Coscullelas Montaner, L. (1973): *Administración portuaria.* Tecnos. Madrid.

- Crespo Rodríguez, R. (1979): *Vocabulario de Construcción Naval.* Fondo Editorial de Ingeniería Naval. Madrid.

- Díaz Santos, M.L. (1990): *Ayamonte. Geografía e Historia.* Diputación provincial. Huelva.

- Domínguez Ortiz, A. (1983): *Andalucía ayer y hoy.* Planeta. Barcelona.

- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR (1982) : Tomo I. pp. 722 a 734. Ediciones Garriga. Barcelona.

- Feria Toribio, J.M. (1994): "Cambios recientes del poblamiento en la provincia de Huelva" en *Huelva en su Historia,* tomo V. Diputación Provincial. Huelva.

- Flores Cruz, T. (1998): *La peculiar forma de hablar de los Ayamontinos.* Cofradía de la Sagrada lanzada. Ayamonte.

- Fourneau, F. (1980): *Huelva hacia el desarrollo.* Diputación provincial. Huelva.

- Fourneau, F. (1983): *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional.* Diputación Provincial. Huelva.

- García-Baquero González, A.(1976): *Cádiz y el Atlántico (1717-1778).* Tomos I y II. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla.

- García-Baquero González, A.(1983):"El impacto americano" en *Historia de Andalucía,* tomo IV. Planeta. Barcelona.

- García-Baquero González, A.(1993): "Las mudanzas del condicionamiento americano" en *Historia de Andalucía,* tomo V. Planeta. Barcelona.

- Giráldez Rivero, J.(1997): "Las bases históricas de la actividad pesquera en España" en *Papeles de Economía Española.* Fundación Cajas de Ahorro. Madrid.

- Gozálvez Escobar, J.L.(1982): *La formación de la Provincia de Huelva.* Diputación Provincial. Huelva.

- Izquierdo Labrado, J.(198): "Análisis demoeconómico de la costa de Huelva" en *Huelva en su Historia,* tomo II. Diputación Provincial. Huelva.

- Jurado Almonte, J.M.(1992): "La comarca de la costa occidental de Huelva : caracterización y posibilidades de desarrollo" en *Huelva en su Historia,* tomo IV. Diputación Provincial. Huelva.

- LLOYD'S MARITIME ATLAS (1987): Lloyd´s of London Press Ltd. Great Britain.

- López Linaje, J. y Arbex, J.C.(1991): *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos. 1681-1794.* Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (M.A.P.A.). Madrid.

- LOS PUERTOS ANDALUCES Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. (1990). Centro de Estudios Territoriales y Urbanos. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

- Madoz, P.(1847): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Huelva.* Edición facsímil (1985). Diputación Provincial. Huelva.

- Marín Cubillos,L. (1991): "Representación dirigida al Rey Nuestro Señor en defensa de las pesquerías de barcas de parejas con arte al bou por el Gremio de Pescadores de las dotaciones del Puerto de Santa María, plaza de Cádiz, Isla de León y villa de Rota" en *Pesquerías Tradicionales y conflictos ecológicos. 1681-1794.* M.A.P.A. Madrid.

- Martín Roca y otros. (1955): *Derrotero de las costas de España y Portugal.* Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz.

- Martínez de Espinosa y Tacón, J.J. (1849): *Diccionario marino español-inglés para uso del Colegio Naval.* Edición facsímil (1989): Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid.

- Martínez Mora, M.(1791), "Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía, y modo de repararla" (citado por Sánchez Lora, J.L .(1988) en *Huelva en su Historia,* tomo II. Diputación Provincial. Huelva. .

- MEMORIA DE GESTIÓN 1996. PUERTOS DE ANDALUCÍA. (1997). Empresa Pública de Puertos. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

- MEMORIA DE GESTIÓN 1997.PUERTOS DE ANDALUCIA.(1998). Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

- Monteagudo López-Menchero, J. (1986): "Población y espacio en Huelva: bases de-

mográficas para una ordenación del territorio" en *Huelva en su Historia,* tomo II. Diputación Provincial. Huelva.

- Nadal, J. (1984): "Los dos abortos de la Revolución Industrial en Andalucía" en *Historia de Andalucía,* tomo VI. Planeta. Barcelona.

- NUEVO DICCIONARIO DE LEGISLACIÓN (1977). Tomos X y XIX. Aranzadi. Pamplona.

- OBSERVACIONES SOBRE LA PESCA LLAMADA DE PAREJAS DE BOU. Biblioteca del Diario Mercantil. 1866. Edición facsímil (1991): Librerías Paris-Valencia.

- Osuna, J.L. (1997): "La pesca en Andalucía" en *Papeles de Economía española.* Fundación Cajas de Ahorro. Madrid.

- Peña Guerrero, M.A. (1995): "El sistema Canovista en Ayamonte. El juego político y sus artífices (1898-1923)" en *Primeras Jornadas en torno al Patrimonio de Ayamonte: su historia.* Ayuntamiento de Ayamonte.

- PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCÍA: 1997-2007. (1998). Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

- Prado Aragonés, J. (1992): *El Léxico de las salinas.* Diputación Provincial. Huelva.

- PUERTOS DE ANDALUCÍA. (1987). Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

- Rodríguez, E. J. (1895): *Geografía estadística de la provincia de Huelva.* Edición facsímil (1997) : Diputación Provincial. Huelva.

- Ruiz González, J. (1999): *Los pueblos de Huelva en el siglo XVIII.* Diputación Provincial. Huelva.

- Sancha Blanco, M. (1975): *La actividad pesquera del Puerto de Huelva.* Diputación Provincial. Huelva.

- Sánchez Lora, J.L. (1986): "La inmigración portuguesa en Ayamonte :1600-1860" en *Huelva en su Historia,* tomo I. Diputación Provincial. Huelva.

- Sánchez Lora, J.L. (1988): *Demografía y análisis histórico. Ayamonte (1680-1869).* Diputación Provincial. Huelva.

- Sañez Reguart, A. (1795): *Diccionario histórico de las Artes de la pesca nacional.* Tomos I y II. Edición facsímil (1988): M.A.P.A. Madrid.

- Serveto, P. y Camacho, J. (1997): *El litoral onubense.* Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía. Sevilla.

- Suarez de Vivero, J.L. (1985): *El nuevo orden oceánico. Consecuencias territoriales.* Consejería de Política Territorial. Junta de Andalucía. Sevilla.

- Tortella Casares, G. (1988) : "Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo" en *Historia de España,* tomo VIII. Labor. Barcelona.

- Tortella Casares, G.(1994) : *El desarrollo de la España Contemporánea.* Alianza editorial. Madrid.