

AYAMONTE Y SU PROYECCIÓN EXTERIOR ¹

ANTONIO MANUEL GONZÁLEZ DÍAZ.

DR. EN HISTORIA. G.I. UNIVERSIDAD DE HUELVA

¹ Esta investigación ha sido realizada en el marco del proyecto "La imagen de los extranjeros y enemigos durante los conflictos bélicos del siglo XVIII en España y América", financiado por la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia del Gobierno de España con cofinanciación europea FEDER (ref: HUM2007-60178/HIST). Asimismo ha dispuesto de una ayuda económica del III Plan Andaluz de Investigación de la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía concedida al Grupo de Investigación de la Universidad de Huelva "Mentalidad, sociedad y medio ambiente en Andalucía e Iberoamérica en la Edad Moderna" (HUM- 785).

Ayamonte y sus habitantes se relacionaron, durante la Edad Moderna, con poblaciones y territorios africanos, americanos y europeos. Estas relaciones fueron unas veces amistosas y fructíferas y, en otras ocasiones, vinieron marcadas por disputas fronterizas locales e, incluso, por el terrible sello de la guerra en el contexto de conflictos bélicos nacionales e internacionales como la Guerra de Restauración portuguesa o la Guerra de Sucesión española. En una primera parte de este trabajo pretendemos aproximarnos al conocimiento de la proyección mundial de la ciudad a través del estudio de sus contactos comerciales que, en algunos casos, si investigaciones futuras logran aportar un mayor volumen de información podrían ser calificados de auténticas rutas comerciales, fundamentalmente marítimas, que tuvieron a esta ciudad fronteriza como puerto de origen, de destino o escala intermedia con una función logística respecto de otras rutas. También en esta comunicación queremos reflejar de manera especial algunos acontecimientos históricos en las relaciones hispano-portuguesas a finales del Antiguo Régimen, como por ejemplo el establecimiento de un Viceconsulado de Portugal en Ayamonte a finales del siglo XVIII o los incidentes fronterizos entre Ayamonte y Vila Real de Santo António del siglo XIX.

Los fondos documentales nacionales utilizados han sido el Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares (Madrid), el Archivo Histórico Nacional (Madrid), el Archivo General de Simancas (Valladolid), el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid y el Archivo General Militar de Madrid. La Torre do Tombo de Lisboa es un fondo histórico, en este caso internacional, que hemos consultado para conocer las relaciones entre España y Portugal a través del Consulado portugués en Cádiz, cuya documentación está en Lisboa y en la que se encuentra la información sobre Ayamonte ya que aquí se ubicó un Viceconsulado dependiente de Cádiz. También han sido de suma utilidad archivos más cercanos a los hechos históricos descritos como el de Protocolos Notariales de Ayamonte, el Archivo Municipal de Ayamonte o el Archivo Histórico Provincial de Huelva, sobre todo para dibujar las líneas de contactos con Europa, África y el conjunto de la Península Ibérica durante la Edad Moderna.

1. Ayamonte y el mundo a lo largo de Edad Moderna: relaciones con África y Europa.

La Edad Moderna es una época histórica en la que las relaciones exteriores de Ayamonte han sido estudiadas con extensión suficiente para el caso del Nuevo Mundo, sin embargo es necesario profundizar en los contactos comerciales con África y Europa. La proyección americana de Ayamonte a través de sus hombres y mujeres así como de sus embarcaciones y sus producciones ha sido analizada en

diversos trabajos como los de Francisco Canterla y Martín de Tovar², Manuel Prieto Moreno³, María José Lorenzo Domínguez⁴ y Julián Solesio Lillo⁵, los dos últimos en el marco de estas jornadas históricas; asimismo también existen trabajos monográficos como los de Rosario Márquez Macías y David López Viera⁶ y páginas dedicadas a esta temática en la obra general sobre Ayamonte de Enrique Arroyo Berrones⁷. Por tanto, la cantidad y calidad de las investigaciones aparta de nuestros objetivos el estudio de la vertiente americana y nos exige centrar la atención en apuntar otras vinculaciones exteriores del Ayamonte del Antiguo Régimen.

Los contactos directos con África quedan atestiguados a través de los fletamentos de barcos para transportar productos desde Ayamonte hasta las costas atlánticas y mediterráneas de dicho continente. El documento más antiguo que, en los archivos locales, atestigua la ruta africana es el fletamento concertado en enero de 1590 entre Hernando Yáñez y Francisco Ruíz, vecinos de Ayamonte⁸. Yáñez era maestre del navío de 12 toneladas llamado San Benito. Francisco Ruíz fletó el barco para cargarlo de frutas y vino que debían transportarse hasta las islas de Cabo Verde; una vez allí volvería con otras mercancías que no se especifican en el contrato. Además Yáñez fue autorizado para traer dentro del barco una esclava desde tierras africanas. En 1591 Diego Rodríguez, ayamontino y maestre del navío de 20 toneladas nombrado San Juan, puso su barco a disposición de Rodrigo Ruíz, también vecino de Ayamonte, para ir concretamente hasta el puerto de Sao Tiago al sur del archipiélago de las islas de Cabo Verde. En este caso la escritura aporta el dato interesante de la duración del viaje que no debía superar los 15 días⁹. De 1592 es otra escritura de fletamento entre Francisco González, ayamontino y dueño del barco llamado San Juan de 10 toneladas, con el vecino de Sanlúcar de Barrameda Lope de Medoza¹⁰. En este último caso se trataba de

² Canterla y Martín de Tovar, Francisco: "Hombres de Ayamonte en la América del siglo XVII", Andalucía y América en el siglo XVII. Actas de las III Jornadas de Andalucía y América, La Rábida, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1983, págs 63-92.

- "Cinco pilotos ayamontinos", Revista de las Fiestas en honor de Nuestra Señora de las Angustias, Ayuntamiento de Ayamonte, 1982, págs. 6-7.

³ Prieto Moreno, Manuela: "Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI", I Jornadas de Andalucía y América, 1981, págs. 265-270.

⁴ Lorenzo Domínguez, María José: "La mujer ayamontina y la emigración a Indias en época colonial: esperanzas e ilusiones, abandono y olvido", VII Jornadas de Historia de Ayamonte. Ayuntamiento de Ayamonte, 2003, págs. 97-110.

⁵ Solesio Lillo, Julián: "Un naviero ayamontino en la Carrera de Indias", IV Jornadas de Historia de Ayamonte, Ayuntamiento de Ayamonte, 2000, págs. 215-254.

⁶ Márquez Macías, Rosario. y López Viera, David. Hombres y capitales: Las relaciones entre Ayamonte y América en la Edad Moderna. El caso de los Galdames. Colección Historia de Ayamonte, nº1, 2002.

⁷ Arroyo Berrones, Enrique: Ayamonte y la Virgen de las Angustias, Servicio de Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, Huelva, 1992.

⁸ Archivo de Protocolos Notariales de Ayamonte (APNA), leg. 12. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁹ APNA, leg. 14. Escribanía de Diego González.

¹⁰ APNA, leg. 16. Escribanía de Diego González.

llevar vino y aceite también al puerto de Sao Tiago. El coste total del flete eran 400 ducados que se pagarían por mitades en Cabo Verde y el puerto de Ayamonte. El mismo destino y el mismo coste tuvo el fletamento del barco llamado San Francisco del vecino de Ayamonte Sebastián Medero a Cristóbal Domínguez, en esta ocasión para transportar vinos y otras mercancías que no se especificaban en la escritura. Este documento nos permite conocer otras condiciones habituales en estos contratos, como por ejemplo la obligación que tenía el dueño de la nave de hacer el viaje sin escalas salvo que fuera una necesidad urgente, y los plazos para las operaciones de carga y descarga que solían oscilar entre 4 y 8 días. Éstos estaban en función de los períodos máximos de conservación de los productos transportados, lo cual interesaba al dueño de la carga, y también de la rentabilidad de la embarcación y su tripulación que era de interés para el propietario del medio de transporte.

Además del África Occidental también hemos constatado relaciones con el Norte de África, concretamente con Tánger. En 1596 el gaditano Antonio Méndez, dueño del barco San Juan de Guía, que estaba en Ayamonte posiblemente tras haber terminado aquí después de algún viaje comercial, pactó con Luis del Puerto, vecino de Tánger, el fletamento de su barco para llevar hasta la ciudad norteafricana 12 fardos de ropa calificada como de la "India", posible referencia a una procedencia de las colonias portuguesas en Asia¹¹. La carga debía de recogerla en un molino de marea de Castro Marim. El coste de la operación ascendió a 80 ducados. Vemos en este ejemplo que Ayamonte sólo es el puerto donde se hacía la transacción porque todos los elementos que intervienen son externos. Una contratación casi idéntica fue la realizada entre Cristóbal Gómez, vecino del Puerto de Santa María y dueño del barco conocido como La Victoria de 8 toneladas, y Manuel Texera, vecino de Tánger, para llevar hasta las costas africanas 16 fardos de ropa que ahora debían recogerse en el puerto fluvial de Mértola. El importe del viaje fue de 90 ducados y desde Ayamonte a Mértola para recoger la carga sólo se podían emplear dos días¹².

El ayamontino Francisco Díaz fletó su barco al ceutí Simón de Corona. La nave, que se llamaba San Andrés y tenía una capacidad de 70 botas, debía recoger las mercancías en Tavira y trasladarlas hasta Ceuta cobrando por el viaje 1.205 reales¹³. Se estableció, como una garantía para el dueño del San Andrés, que no estaba obligado a esperar más de 4 días para recibir el cargamento.

Hasta el archipiélago canario también llegó la marinería ayamontina. El primer dato que conocemos está fechado en 1583 cuando en el mes de diciembre el ayamontino Cristóbal González fletó su navío, bautizado como Nuestra Señora del Socorro, a Diego Gil de la Sierpe, también vecino de la ciudad para ir como literalmente decía la escritura a "las islas de Canaria y costa de tierra

¹¹ Ibidem

¹² APNA, leg. 27. Escribanía de Diego González.

¹³ APNA, leg. 37. Escribanía de Cristóbal Barrionuevo.

firme"¹⁴. Este viaje debía ser conocido por la Casa de la Contratación de Sevilla y así se hacía constar en el protocolo notarial. Cristóbal debía zarpar con su barco con una carga para intentar venderla primero en la isla de Tenerife, si aquí no lo conseguía debía proseguir viaje hasta la isla de Gran Canaria y por último debía probar suerte en La Palma. En este viaje el barco iba cargado de productos típicos de la zona como higos, aceite –200 botijas-, vino, aceitunas, dulces, almendras con cáscara y en meollo, pasas, atún –38 barriles- y sardinas ahumadas –7.500 unidades-. Además también componían la carga 40 docenas de peines, 12 resmas de papel blanco y 150*peruleros vacíos –vasijas de barro de ancha barriga y boca estrecha-. Otro barco de Ayamonte, concretamente el San Miguel propiedad de Juan Gago, fue fletado en 1585 por Gonzalo Argote de Molina, provincial de la Santa Hermandad y veinticuatro de Sevilla, para transportar mercancías desde Tarifa hasta Moguer y, posteriormente, tras pasar por Ayamonte, seguir hacia la isla de Lanzarote¹⁵.

Antes de entrar en los contactos comerciales con Europa debemos reseñar un viaje a Brasil, exactamente a la región de Pernanbuco. En agosto de 1600 Diego Vicente fletó su barco de 40 toneladas al mercader ayamontino Bartolomé Rodríguez para recoger en Tavira una carga compuesta por vino, aceite y frutas que debía transportar a tierras americanas. El viaje de vuelta debía hacerlo hasta Lisboa para entregar allí el nuevo cargamento que se le diere. En este caso se cobró el flete por tonelada de carga, así recibió en el viaje de ida 125 reales por cada una y 275 reales se le prometieron por cada tonelada en la vuelta. El encarecimiento del valor de la tonelada se debió sin duda a la mejor cotización de los productos americanos y al efecto sobre el precio de una travesía más larga¹⁶.

Sánchez Lora ya ha demostrado la existencia desde 1600 de una variopinta e importante población extranjera europea originaria de países como Portugal, Italia, Países Bajos, Francia, Inglaterra y Alemania¹⁷. Esta población era el resultado del asentamiento estable de inmigrantes al que sin duda contribuyeron el comercio americano¹⁸ y los intercambios comerciales con otras zonas que obligaban a las compañías comerciales a tener un apoderado legalmente autorizado de manera permanente en el puerto ayamontino e incluso, en algunos casos, a nombrar por parte de algunas naciones un representante diplomático oficial en la zona como fueron los casos de Portugal, Irlanda, Inglaterra, República Bátava,

¹⁴ APNA, leg. 2. Escribanía de Pedro Álvarez.

¹⁵ APNA, leg. 3. Escribanía de Pedro Álvarez.

¹⁶ APNA, leg. 36. Escribanía de Diego González.

¹⁷ Sánchez Lora, José Luis. *Demografía y análisis histórico. Ayamonte, 1600-1850*. Diputación Provincial de Huelva, 1987.

¹⁸ Iglesias Rodríguez, Juan José: "Extranjeros en la bahía de Cádiz en el entorno del comercio colonial americano", *Estranjeros y enemigos en Iberoamérica: la visión del otro. Del Imperio español a la Guerra de la Independencia*, David González Cruz (ed.), Sílex Universidad, Madrid, 2010, págs. 35-56.

Francia, Suecia y Países Bajos. Ayamonte mantuvo relaciones comerciales permanentes con Portugal y esporádicamente con puertos de Europa del Norte como el francés de Calais, el noruego de Bergen e incluso con el antiguo Imperio Ruso como fue el caso de la isla de Kronshtadt situada frente a San Petersburgo. Si comenzamos por las excepciones que, en cualquier caso nos sitúan ante el escenario de un puerto ayamontino muy cosmopolita, debemos destacar que los primeros intercambios comerciales europeos se hicieron con Francia y que algunos mercaderes franceses, establecidos en Ayamonte desde el siglo XVI, realizaron sus negocios teniendo a la ciudad onubense como base logística para sus operaciones. El 21 de noviembre de 1588 el francés vecino de Calais Pedro Ambré, que para entonces residía en Ayamonte, contrató los servicios de un barco de 80 toneladas propiedad de Antonio Caro Bravo, para llevar desde Ayamonte hasta el puerto de Calais una carga de vinos, higos y sal¹⁹. Otra noticia más antigua de mercaderes franceses, aunque no de comercio con Europa, es la de dos bretones residentes en Ayamonte que en 1585 fletaron un barco de 15 toneladas para hacer negocios con el puerto de Sevilla²⁰. Otra información similar a la anterior es la que poseemos sobre el mercader Lorenzo Amón, natural de la Bretaña francesa, que en 1598 residía en Ayamonte y desde aquí dirigía sus negocios pesqueros en aguas tan alejadas como las de la costa de Terranova²¹. Amón tenía faenando en Terranova dos barcos dedicados a la pesca del bacalao, uno llamado San Juan de 150 toneladas capitaneado por Julian Lemegre y La Esperanza de 50 toneladas cuyo patrón era Pierres Royer.

De Noruega sólo conocemos un dato, concretamente se trata de una reclamación conjunta que hicieron en 1594 un mercader ayamontino de origen británico, Juan Bud, y Enrique Roxel natural de Hamburgo pero de nación flamenca. Ambos interpusieron un pleito a Rodrigo Gleizes, vecino de Bergen que había recalado en Ayamonte con su nao porque le habían vendido una carga de 191 pipas de vino, 4 de arrope y 112 barriles de higos y no habían cobrado la totalidad; exactamente el maestro noruego debía 35.330 reales por lo cual el barco quedó retenido en el puerto ayamontino²². Juan Bud con anterioridad a 1586 ya residía en Ayamonte y debía tener un volumen de negocios importantes, siendo junto al inglés Roberto Borde dos mercaderes que se vieron afectados por las normativas restrictivas para los ingleses dictadas por Felipe II. Concretamente a estos ingleses residentes en Ayamonte se les embargaron bienes que en 1586 lograron recuperar²³. Sus nombres son habituales en muchas de las actividades mercantiles cuyas escrituras se conservan en los protocolos notariales ayamontinos.

¹⁹ APNA, leg. 8. Escribanía de Pedro Álvarez.

²⁰ APNA, leg. 3. Escribanía de Pedro Álvarez.

²¹ Archivo General Militar de Madrid (AGMM). Depósito Histórico, 6664.1253, tomo 15, hoja 334 y 350.

²² APNA, leg. 20. Escribanía de Pedro Álvarez.

²³ AGMM, Depósito Histórico, 6661.932, tomo 8, hoja 167.

De las costas bálticas llegó una embarcación hasta Ayamonte en una arribada accidental, el puerto estaba en su ruta tras haber sido desviado en su viaje hacia Cádiz. Juan Jasen Pleu, capitán del queche danés llamado La Esperanza, partió el 26 de junio de 1797 de Kronshtadt y tras atravesar el Canal de la Mancha pasó a la altura del Cabo de Ortegal en Galicia en el mes de agosto. Durante su travesía recibió varias visitas de embarcaciones inglesas que procedieron a registrarlo, recibiendo siempre el visto bueno que le permitía seguir viajando. Sin embargo, cuando se hallaba a escasas 5 leguas de Sanlúcar de Barrameda se encontró con una numerosa escuadra inglesa de la cual un navío de línea vino a reconocerlo y le prohibió entrar en Cádiz por estar su puerto bloqueado, así como también le advirtió que no podía arribar a ningún puerto inmediato a Cádiz. El patrón decidió acercarse a las costas onubenses en las que las embarcaciones pequeñas de pescadores huían al verlo. Un falucho pescador de Lepe se atrevió a conducirlo hasta Ayamonte, fondeando en el río el 26 de agosto de 1797. Una vez a salvo el patrón otorgó la correspondiente carta de protesta, de la cual está extraída la siguiente información, para justificar ante el consignatario las incidencias que provocaban una alteración tan significativa del transporte:

“estos acaecidos no son prosedentes de culpa del otorgante, su tripulación, ni embarcación y ser antes de las veinte y quatro oras de su arribada lo protestava en forma, contra el mar, vientos y actuales circunstancias de la guerra entre las dos potencias de España e Inglaterra y las averías, atrasos, daños y perjuicios que por esta razón se causen y huvieren causado, sea todo ello a cargo y por cuenta de los mercaderes cargadores, su aseguradores y quien más haya lugar”²⁴.

El acto de firma de la escritura constituyó en sí una muestra de la presencia de extranjeros en Ayamonte ya que a ella asistieron como testigos el piloto, el contramaestre y un marinero del barco de los que, aunque no se dicen sus nacionalidades, sus nombres prueban su procedencia foránea; Fellie Forlies, Harmen Silles y Deode Yarruz. También acudió como intérprete el cónsul holandés en Sevilla que para entonces residía en Ayamonte, Lucas Teodor Van Munster.

Sin duda Portugal fue la nación con la que se mantuvieron más contactos durante toda la Edad Moderna y por tanto necesitaría de un estudio monográfico; ahora bien, en este trabajo sólo vamos a señalar algunas noticias que atestiguan parte de los intercambios comerciales que se produjeron para insistir en la antigüedad de estas relaciones internacionales. No vamos a abordar otras temáticas de sumo interés como los flujos migratorios o los conflictos bélicos de los siglos XVII y XVIII.

Si en primer lugar tomamos en consideración un comercio concreto de gran intensidad como fue la actividad de los mercaderes portugueses dedicados a la venta de esclavos, estamos en condiciones de asegurar que entre 1583 y 1599

²⁴ Archivo Histórico Provincial de Huelva. Escribanía de Marina de Ayamonte, leg.3978.

funcionó una ruta comercial de extraordinaria fortaleza con origen en Portugal y destino en Ayamonte. De un total de 930 escrituras de venta formalizadas en Ayamonte para los 17 años señalados 295 tuvieron a un portugués como vendedor. Por tanto, el 32% de esta actividad estaba controlada por tratantes portugueses, fundamentalmente algarvios; las localidades que más esclavos vendieron en Ayamonte fueron Tavira, Faro, Castro Marim, Casela y Loulé²⁵.

Pero también, si observamos las travesías desde Ayamonte hasta puertos de Portugal, bien para exportar algunos productos autóctonos o bien para recoger y trasladar a otros lugares productos portugueses, podemos seguir constatando estas relaciones internacionales y su antigüedad. Desde Ayamonte zarparon embarcaciones para todos los puertos lusitanos importantes como Tavira, Faro, Lagos, Setúbal, Lisboa, Aveiro y Oporto. El dato más antiguo conservado en los fondos documentales ayamontinos es sobre un viaje a Lisboa en 1587, fecha en la que estaba atracada en Ayamonte una carabela llamada Nuestra Señora de la Concepción, propiedad de un vecino de Oporto, que la fletó al alicantino Pedro Francés para transportar una carga de esparto hasta Lisboa²⁶. El segundo dato que se conserva en los archivos de Ayamonte es el contrato para llevar vino onubense hasta Lisboa que se firmó en 1600 entre los ayamontinos Pedro Rodríguez, propietario de un barco llamado San Francisco, y el los mercaderes Bartolomé Rodríguez Castillo y Juan de Cózar²⁷. El patrón debía cargar 16 pipas entre Ayamonte y El Terrón y otras 22 en Moguer.

De Lagos el primer dato que conocemos es de 1594. En este caso Lagos aparece como puerto intermedio para que un barco recibiera una carga que luego viajaría hasta Málaga. El mallorquín Bartolomé Humberto para entonces residente en Ayamonte contrató un barco del ayamontino Pedro Díaz de Galdames para cargar sardinas ahumadas que luego debía llevar a Málaga²⁸. Un caso similar al anterior fue el de la saetía del francés Pedro Pascual que en mayo de 1599 había llegado hasta Ayamonte, desconocemos con qué cargamento, y que contrató su barco a dos socios, Miguel Bretón, vecino de Ayamonte y Benito Piloso, vecino de Lagos, para partir sin carga hasta Lagos y allí recoger un cargamento de sardinas y atún que debía transportar hasta Alicante²⁹.

Tavira también funcionó como puerto de carga en rutas comerciales que partiendo desde Ayamonte tenían como destino otros puertos españoles. Así por ejemplo, en 1595 el ayamontino Francisco González Carro fletó su barco a Fernando de Vargas, vecino del Puerto de Santa María, para recoger un cargamento

²⁵ González Díaz, Antonio Manuel: "Amos y esclavos algarvios en el Ayamonte del último tercio del siglo XVI", III Jornadas de Historia de Tavira, Clube de Tavira, Portugal, 1997, págs. 173-180

²⁶ APNA, leg. 6. Escribanía de Pedro Álvarez.

²⁷ APNA, leg. 36. Escribanía de Diego González.

²⁸ APNA, leg. 20. Escribanía de Pedro Álvarez.

²⁹ APNA, leg. 35. Escribanía de Cristóbal López.

de higos y aceite en Tavira y llevarlo después hasta Cádiz³⁰. El San Francisco, barco del vecino de Ayamonte Francisco Sánchez, en 1603 navegó hasta Tavira para recibir una carga de 16.000 tejas "de la marca de dicha ciudad de Tavira" para llevarlas posteriormente hasta Cádiz³¹. Hasta Setúbal viajó en 1590 el barco del ayamontino Rodrigo Alonso para transportar una carga que Juan Bud le dio de 32 botas de vino³².

A Oporto llegaron cargadas de esparto en 1603 dos carabelas fletadas por el ayamontino Francisco de Campos, en esta ocasión ambos barcos eran portugueses. El esparto había llegado hasta Ayamonte desde Almería, literalmente la escritura de fletamento dice que el esparto era "de la marca de Almería"³³. Otro barco lusitano transportó arcos de banastero propiedad del banastero ayamontino Mateos Manuel hasta Aveiro³⁴.

Al llegar el siglo XVIII un número importante de naciones europeas, como consecuencia del creciente volumen de actividades mercantiles realizadas en el entorno del Golfo de Cádiz por sus ciudadanos y, en algunos casos, además por la presencia de numerosos residentes de sus naciones en territorio hispano, tuvieron la necesidad de nombrar un representante diplomático. Éstos solían residir en Sevilla o Cádiz con competencias para otros puertos como Ayamonte, o bien fijaron directamente sus sedes diplomáticas en la ciudad onubense como Portugal, Inglaterra o Flandes. Portugal nombró a su primer vicecónsul para Ayamonte en 1786 en la persona de Antonio Florete³⁵; Flandes en 1702 ya tenía un cónsul residiendo en Ayamonte, Eduardo Schuyt³⁶, e Inglaterra nombró a Pedro Carlier como vicecónsul en 1765³⁷. Carlier fue un modelo de extranjero que acabó integrándose plenamente en Ayamonte. Su padre había nacido en Brujas pero a principios de la centuria siendo muy joven llegó a Ayamonte y aquí se casó con una española, de esta unión nacieron tres hijos, uno de ellos fue Pedro Carlier. El informe remitido por el gobernador de Ayamonte a la Junta de Dependencia y Negocios de Extranjeros decía que era católico como sus padres, que había desempeñado el oficio de regidor en el cabildo municipal ayamontino y de administrador de las rentas provinciales, que era hombre de genio activo e inteligente y además era armador de una jábega en las temporadas de la pesca de la sardina. Otros estados que tuvieron representación en la zona fueron Irlanda, Francia, Holanda, Suecia, la República de Venecia y la efímera República Bátava. Algunos más lo intentaron

³⁰ APNA, leg. 24. Escribanía de Diego González.

³¹ APNA, leg. 41. Escribanía de Diego González.

³² APNA, leg. 12. Escribanía de Pedro Álvarez.

³³ APNA, leg. 41. Escribanía de Diego González.

³⁴ Ibidem.

³⁵ Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 644.

³⁶ AHN, Estado, leg. 611.

³⁷ AHN, Estado, leg. 643.

sin éxito como ocurrió con el Ducado de Holstein que pretendía en 1708 nombrar cónsul en la persona de Guillermo Reynerman para residir en Cádiz³⁸.

Los cónsules recibían la patente para desempeñar su cargo por la Junta de Dependencia y Negocios de Extranjeros a propuesta de la nación interesada que los nombraba. Los cónsules nombraban a los vicecónsules tras pasar por la evaluación del informe previo que solicitaba la citada Junta. Ésta, una vez que aprobaba el expediente lo elevaba a la Corona para su aprobación. Hasta 1763 la reglamentación establecía que sólo podían ser cónsules y vicecónsules de naciones extranjeras vasallos nativos de la Corona española y asimismo no podían serlo ni los naturales del estado extranjero que pretendía tenerlo ni tampoco de una tercera nación. En 1778 la Corona determinó que no era obligatorio ser vasallos nativos de España para disfrutar los citados oficios administrativos, así como tampoco era necesario ser natural y vasallo de la nación a la que iba a representar. Como ejemplo de nombramientos que recayeron en españoles transcribimos la resolución de la Junta con el de Antonio Manuel Blommaert en mayo de 1805 por la República Batava:

“En vista de la Patente de Cónsul de la República Batava expedida a favor de Don Antonio Manuel Blommaert para los puertos de Sevilla, Sanlúcar y Ayamonte la devuelve a las Reales manos de Vuestra Majestad y conformándose con el Fiscal, es de parecer que al interesado se le conceda la Real aprobación que solicita en calidad de vasallo español”³⁹.

2. Ayamonte y la Península Ibérica.

La proyección peninsular de Ayamonte se hizo no sólo través de las rutas terrestres que llevaron productos ayamontinos y de las comarcas cercanas hasta diferentes lugares de la geografía peninsular en Andalucía, Extremadura y Castilla La Mancha, sino también por medio de las rutas marítimas que partiendo de su puerto alcanzaron desde el siglo XVI las costas noratlánticas gallegas, asturianas y vascas, todo el litoral del Golfo de Cádiz, el puerto fluvial de Sevilla, el litoral mediterráneo andaluz, el litoral valenciano y Cataluña.

Aunque del litoral cantábrico tenemos pocas noticias las que existen son muy antiguas y permiten plantear la hipótesis de la posible existencia de un comercio de larga distancia entre el norte y el sur de la Península Ibérica. La primera información de la que disponemos es del año 1528, se trata de la exportación de 300 millares de “sardina arencada” desde Ayamonte hasta el puerto de Bilbao y desde éste se redistribuyeron tierra adentro hasta llegar a Soria⁴⁰. En 1586 el vecino de La Redondela Hernán Luis fletó un barco para mandar 9 toneladas de vino hasta La Coruña⁴¹. Con tierras asturianas también hubo contactos como lo pone

³⁸ AHN, Estado, leg. 611.

³⁹ AHN, Estado, leg. 635.

⁴⁰ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Ejecutorias, caja 412, 69.

⁴¹ APNA, leg. 5. Escribanía de Pedro Álvarez.

de manifiesto el fletamento hecho en Ayamonte entre el portugués Joan Afonso, dueño de la carabela Nuestra Señora de Guía, y el asturiano Sancho Méndez para ir hasta Navia con un cargamento de sal ayamontina y volver con otro de maderas⁴².

Ayamonte sirvió como base para las embarcaciones que transportaron los productos de El Andévalo onubense y El Algarve portugués hasta Cádiz y Sevilla. Tenemos constancia documental de exportación de higos de Tavira hasta Cádiz en 1583. Álvaro Romero, dueño de la carabela llamada San Antonio, estableció el flete con Miguel Sánchez, vecino de Tarifa⁴³. En 1587 el vecino de Ayamonte Bartolomé Martín llevó su barco hasta el puerto fluvial de Sanlúcar de Gadiana y aquí cargó bellotas que transportó hasta Cádiz y el Puerto de Santa María⁴⁴. Un producto que se exportó a lo largo de toda la Edad Moderna desde tierras onubenses fue el carbón. Muchos barcos ayamontinos remontaban el río Gadiana para llevar cargamentos de este combustible hasta puertos gaditanos y Sevilla. La primera noticia que tenemos es de 1588, Diego Vicente con su carabela San Antonio transportó el carbón que le cargaron Jorge Martín, vecino de Villanueva de los Castillejos, y Gabriel Estévez, natural de El Granada⁴⁵. Durante el siglo XVII esta ruta siguió activa como lo demuestran los numerosos fletamentos de principios de la centuria para llevar carbón hasta Cádiz, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. Cuando se transportaba carbón la medida de referencia era el número de carretas cargadas en los diversos puntos de embarque que había a orillas del río, de modo que por ejemplo la carabela del ayamontino Esteban Alonso cargó 15 carretadas de carbón en un embarcadero que había en el estero del Buey, el barco de Francisco Rodríguez embarcó 16 carretadas en el puerto fluvial llamado de Malpica y otra carga de similar volumen en el puerto del Sepillar⁴⁶. También se exportó madera para la construcción de barcos en los astilleros gaditanos, así por ejemplo de 1603 podemos citar el caso de las 240 tablas de madera de pino que se llevaron hasta Cádiz en la carabela San Pedro del vecino de Ayamonte Andrés Gutiérrez⁴⁷.

Sevilla también estuvo entre los lugares íntimamente relacionados con Ayamonte a través de su puerto. El primer dato que conocemos a través de los protocolos notariales es de 1584, en este año Francisco de Galdames, vecino de Ayamonte, transportó en su barco un cargamento, del que no se especificaba su contenido en el documento notarial, desde Faro hasta Sevilla⁴⁸. En 1585 los bretones Bonio Libero y Juan Calero, residentes en la collación hispalense de

⁴² APNA, leg. 8. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁴³ APNA, leg. 2. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁴⁴ APNA, leg. 6. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁴⁵ APNA, leg. 8. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁴⁶ APNA, leg. 41. Escribanía de Diego González.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ APNA, leg. 2. Escribanía de Pedro Álvarez.

San Pablo cercana al río Guadalquivir, contrataron el barco de Juan de Toledo, patrón ayamontino, para ir hasta Sevilla donde sería cargado el barco en el plazo máximo de 8 días para realizar un porte⁴⁹. Ayamonte, en su función de puerto base de la comarca, sirvió también para llevar maderas a los astilleros sevillanos; un ejemplo fue el del mogueireño Sebastián Zamorano que llevó un cargamento hasta dicha ciudad desde Ayamonte con su barco nombrado San Marco⁵⁰. El carbón andevaleño también llegó a Sevilla transportado por ayamontinos; en 1589 Juan de Salas, dueño del barco llamado Santo Antonio, cargó 20 carretadas de “carbón de caña” en el puerto fluvial del Chanza que le entregó Bartolomé Macías, vecino de La Puebla de Guzmán. Por supuesto también se exportaron a Sevilla productos de las pesquerías como sardinas, caballas, ostiones, pescadas y atunes. De 1592 es el primer dato, entonces se enviaron 19.350 caballas saladas a Sevilla en el fletamento que acordaron el ayamontino Juan Sánchez y Luis de Vargas, vecino de Antequera⁵¹. Cristóbal Carral también llevó ostiones y 30 docenas de pescadas además de 20 barriles de higo hasta el río Guadalquivir en 1594⁵². Esta es una de las posibles rutas que pudieron mantenerse activas durante toda la Edad Moderna.

Otro trayecto muy frecuentado por embarcaciones que zarpaban de Ayamonte o que llegaban hasta su puerto fue el que atravesando el Estrecho de Gibraltar alcanzaba las costas mediterráneas de las provincias andaluzas de Málaga, Granada y Almería y del litoral levantino -costas murcianas, valencianas y catalanas-. Algunos datos sobre exportación de sardinas a las costas levantinas aparecen en los protocolos notariales a principios de la Edad Moderna; la primera noticia que conocemos es de 1588 cuando partió desde Ayamonte un barco cargado de sardinas, fletado por el mercader de Barcelona Pedro Corbera que había establecido una compañía con el ayamontino Bartolomé Sánchez, para venderlas en los puertos de Alicante, Gandía y Valencia⁵³. En el año 1599 se llevaron sardinas desde la desembocadura del Guadiana hasta Cartagena⁵⁴. Durante el siglo XVII, al menos en los primeros momentos en los cuales la incidencia negativa de guerras y epidemias todavía no habían quebrado la pujanza económica de la zona, parece que se mantuvo esta posible ruta; así por ejemplo en 1603 dos catalanes, Antonio Estapé vecino de Barcelona y maestre de una saetía y el mercader barcelonés Pedro Olivella que residía en Ayamonte, acordaron fletar el barco para cargarlo de sardinas en Ayamonte que luego venderían en Cartagena, Ali-

⁴⁹ APNA, leg. 3. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ APNA, leg. 16. Escribanía de Diego González.

⁵² APNA, leg. 22. Escribanía de Cristóbal López.

⁵³ APNA, leg. 8. Escribanía de Pedro Álvarez.

⁵⁴ APNA, leg. 35. Escribanía de Cristóbal López.

cante, Barcelona y Tarragona⁵⁵. Del siglo XVIII podemos citar como ejemplo al vecino de Mataró, José Font, residente en Ayamonte, que en 1746 contrató el barco de Manuel de Alemán para llevar sardinas hasta Cartagena, Denia y Alicante⁵⁶. Son solamente algunos ejemplos de los muchos que, sobre todo durante el siglo XVIII, indican las relaciones de Ayamonte con poblaciones del litoral mediterráneo peninsular en el contexto económico de las actividades pesqueras y su comercialización.

3. Ayamonte y Portugal.

Desde finales de la Edad Moderna hasta mediados del siglo XIX nos encontramos con dos cuestiones novedosas respecto a épocas anteriores en las relaciones hispano-portuguesas en la desembocadura del río Guadiana; la creación de un Viceconsulado portugués en Ayamonte como un instrumento político que facilitará los contactos internacionales entre las dos naciones, y la continuidad de los conflictos fronterizos pero ya no sobre la base de diferencias políticas sino siempre por motivos económicos, siendo el sector pesquero el gran protagonista de las diferencias.

3.1 El Viceconsulado de Portugal en Ayamonte.

Hasta mediados del siglo XIX se sucedieron 10 diplomáticos en la sede ayamontina. Antonio Florete fue el primer vicecónsul y desempeñó sus funciones desde 1786 hasta 1799; Juan Martín de Graça ocupó el viceconsulado desde 1799 hasta 1814 siendo nombrado cónsul de Sevilla posteriormente en 1823⁵⁷. Durante 1814 y al menos hasta el verano de 1815 se encargó de la representación diplomática Giraldo Van Egmond Fauvareq. Finalizada la invasión francesa fue nombrado José Antonio de Abreu en 1819⁵⁸ que estuvo en el puesto hasta 1825, año en el que fue sustituido, con carácter interino, por Manuel Solesio Rivero⁵⁹. Hasta la mitad de la centuria hubo cinco vicecónsules más, Antonio Mirabent⁶⁰ nombrado en 1836, José Antonio Castellano en 1838⁶¹, Antonio Lucio de Mattos en 1841⁶², Enrique Nieto Fiallo en 1845⁶³ y Joao Giráldez Domínguez en 1856⁶⁴.

⁵⁵ APNA, leg. 41. Escribanía de Diego González.

⁵⁶ APNA, leg. 267. Escribanía de Juan Jiménez de Guzmán.

⁵⁷ Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo (IANTT), Ministério dos Negócios Estrangeiros, libro 196, fols. 166v.-167v.

⁵⁸ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, libro 196, fols. 164v.-165r.

⁵⁹ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, caja 103.

⁶⁰ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, libro 196, fol. 178v. ⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibidem.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ibidem.

El nombramiento del vicecónsul portugués en Ayamonte lo realizaba el cónsul general de Portugal en Cádiz y sus puertos adyacentes, para ello contaba con la autorización de la Corona a través de una patente concedida a los cónsules lusitanos en 1786. Hubo algunas controversias legales entre los consulados de Cádiz y Sevilla al querer éste último ostentar dicha prerrogativa; la cuestión quedó resuelta a favor de Cádiz en los primeros años del siglo XIX. En última instancia era la Junta de Negocios y Dependencia de Extranjeros, vistos los informes que ella misma solicitaba, la que aprobaba los nombramientos. En el caso de Florete se informó a la Junta lo siguiente:

“Que el referido Florete es hombre de genio regular, de buena conducta, y sin particulares circunstancias. Que es español, nacido en dicha ciudad de Ayamonte, y que profesa la religión católica. Que ha exercido el oficio de regidor en la referida ciudad en que está domiciliado. Que no tiene bienes raizes, ni otros que algunos barcos de pesquería, con los que en sus tiempos se exercita en la de la sardina. Que está casado con española”⁶⁵.



Fig. 1. Fuente: Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo. Descrição da costa de Portugal desde o rio Minho ao rio Guadiana, PT-TT - CCDV/29, años 1607, 1617. Plano de la desembocadura del río Guadiana y El Algarve portugués.

⁶⁵ AHN, Estado, leg. 644

El vicecónsul se encargaba de atender en sus necesidades a los compatriotas portugueses en España, en especial a los capitanes y tripulaciones de los navíos mercantes y de guerra que atracaban en el puerto ayamontino. Se valoraba la capacidad negociadora como una característica positiva para ostentar el puesto diplomático. Entre sus obligaciones estaban las de extender los documentos necesarios para lusitanos transeúntes y residentes en Ayamonte y cobrar con diligencia los derechos consulares. Si tomamos como ejemplo el nombramiento de Juan Martín da Graça podemos observar las obligaciones del oficio diplomático:

"Por quanto atendiendo a la conservación y asistencia de los vasallos portugueses establecidos desde la ciudad de Hayamonte y Higerita y de aquellos que pueden arriivar a ella, así por mar como por tierra, combiene que en nuestro nombre haya persona encargada de ellos y que los asista en todo quanto generalmente se les pueda ofrecer... y principalmente por lo que respecta a la vezita, asistencia y cuidado de los capitanes de navíos y demás bastimentos portugueses, así de guerra como mercantes y encomendamos y pedimos a él sobre dicho don Juan Martín de Graça sea buen mediador y pasificador de quales quiera discordias o diferencias que pudieran subsistarse entre los mismos nacionales portugueses y les exija los derechos consulares arreglado a ordenanza y tarifa que le hemos dado, y a lo que se han de conformar los capitanes y aprones de sus respectivas embarcaciones sin oposición ni denegación alguna, bajo pena de ser obligados por todo rigor de justicia y que dicho nuestro Vicecónsul no pueda innovar ni alterar dicha tarifa en manera alguna bajo pena de concurción"⁶⁶.

El cónsul, para reforzar la figura de este diplomático en el que delegaba su representación, exigía en el acto del nombramiento, tanto a los ciudadanos portugueses como a las autoridades españolas, el reconocimiento de la nueva figura política:

"De parte de su Magestad Fidelísima y de la nuestra encargamos a todos lo vasallos portugueses que arriivaren a la dicha ciudad de Hayamonte y Higerita reconoscan y tengan al expresado don Juan Martín de Graça por Vicecónsul de la nación, le respeten, obedescan y cumplan sus órdenes de la misma manera que si nosotros fuéramos presentes. Por todo lo qual pedimos y suplicamos a todos los excelentísimos señores Capitanes Generales, Governadores, Gefes o Comandantes de Plazas, Jueses y Justicias o otros oficiales de Su Magestad Católica se sirvan prestar a dicho don Juan Martín da Graça todo el auxilio que les pidiere y nesesitare y que le conserven y manden conservar todos los honores y franquias que debe gozar por esta cauza y razón según y confurme los gozan todos los de las demás naciones"⁶⁷.

La aceptación popular de las personas nombradas por la administración no era inmediata, fue habitual que los propietarios de barcos utilizaran la artimaña de no reconocer a los diplomáticos para no pagar los derechos consulares. Así le pasó a José Antonio de Abreu que, en enero de 1816, no lograba el reconocimiento de unos patrones de Tavira, éstos se negaron a satisfacer los derechos consulares alegando que Abreu no tenía nombramiento ni se había dado a conocer el mismo a los pueblos de la frontera. Entendían como una extorsión su intención de cobro. Abreu, cansado de la situación, ya que

⁶⁶ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, libro 196, fols. 110-111. El nombramiento se firmó y selló en Cádiz el 25 de enero de 1799.

⁶⁷ Ibidem.

hechos similares se habían repetido antes, decidió escribir, airado, pidiendo explicaciones al Consulado de Cádiz ya que su interinidad no debía ser motivo, en su opinión, que justificara la falta de un reconocimiento oficial⁶⁸. A finales de año el problema subsistía ya que las autoridades españolas no lo reconocían e instaban a los barcos portugueses a no pagar los derechos consulares provocando el hartazgo de Abreu que, literalmente, llegó a decir en una carta al cónsul general en Cádiz que había alcanzado el límite de su sufrimiento y apurada toda su moderación se encontraba desconsiderado por todos⁶⁹. Especialmente le molestaba el comportamiento del gobernador de Vila Real de Santo Antonio, que había recomendado a unos pescadores de Tavira no abonarle los derechos consulares, y por todo ello decía que con ejemplos como éstos los súbditos portugueses:

“burlarán mis providencias y seré el juguete de unos y otros, espero que Vuestra Señoría tome en consideración este acontecimiento y si gusta arbitre medio de que mi honor quede bien puesto, pues jamás me persuadí llegaría el Gobernador a desairarme en estos términos, ni que el representar a la Nación fidelísima me acarreará unas consecuencias tan bochornosas”⁷⁰.

Abreu, ante tanta desconsideración, no dudaba en arremeter en algunos informes contra sus compatriotas y así por ejemplo calificaba a los habitantes de El Algarve como gente soez⁷¹, era una generalización ciertamente desafortunada y debida probablemente al nerviosismo por sus problemas con el gobernador de Vila Real de Santo António. La situación de interinidad terminó en 1819 cuando el cónsul de Portugal lo acreditó definitivamente para ostentar el cargo ante el gobierno de España:

“hayan y tengan al referido Don José Antonio de Abreu por tal Vice-Cónsul Portugués en el Puerto de Ayamonte, y lo admitan al uso y ejercicio de su empleo, con el cual no ha de ejercer acto alguno de jurisdicción, permitiéndole sólo la interposición de su arbitrio en las controversias que se ofrecieren entre mercaderes y maestros de navíos o entre maestros y marineros para conciliarlos”⁷².

En 1824 presentó la dimisión de unas funciones que según palabras textuales miraba con horror, no sin antes solicitar al máximo representante lusitano en Cádiz un premio final por los servicios prestados:

“Habiendo llegado a entender que nuestro Vice-Cónsul en Sevilla obtuvo la merced del ávito de Santiago de la Espada, deseando yo tener algún distintivo y obtener de Su Magestad Fidelísima

⁶⁸ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, caja 109.

⁶⁹ Ibidem. Carta de José Antonio Abreu al Cónsul General de Portugal en Cádiz, Ayamonte a 20 de septiembre de 1816.

⁷⁰ Ibidem. Carta de José Antonio Abreu al Cónsul General de Portugal en Cádiz, Ayamonte a 21 de enero de 1816.

⁷¹ Ibidem. Carta de José Antonio Abreu al Cónsul General de Portugal en Cádiz, Ayamonte a 14 de noviembre de 1816.

⁷² Ibidem.

igual gracia, espero que si este pensamieto merece la aprovación de Vuestra Señoría se sirva pasarme un atestado del tiempo que sirvo este destino y mi comportamiento en él, si he sido exacto en el cumplimiento de mis deveres⁷³.

Los derechos consulares que debían pagar las embarcaciones lusitanas en el viceconsulado ayamontino, aunque fluctuaron, estaban fijados en función del tipo de barco y de la carga transportada, oscilando entre los 160 reales para los barcos de mayor capacidad y los 15 reales abonados por los pequeños -ver cuadros nº 1 y nº 2 -. Las mercancías transportadas eran muy diversas aunque generalmente estaban relacionadas con la construcción como piedra o madera, la alimentación, el vestido o el utillaje cotidiano como el esparto.

Los problemas diplomáticos a los que debieron hacer frente los representantes portugueses en Ayamonte estuvieron casi siempre relacionados con las transgresiones de los acuerdos de pesca y comercio, con el contrabando y con actos de piratería. Tampoco faltaron las tensiones entre las dos naciones fronterizas por las noticias sobre contagios de enfermedades que podían propagar barcos y tripulaciones, por tanto los diplomáticos también debían estar muy atentos para vigilar este asunto de salud pública. El vicecónsul Van Egmond en octubre de 1814 avisó a las autoridades de Vila Real de Santo António de una posible enfermedad contagiosa en Cádiz, razón por la que un barco procedente de este puerto había sido rechazado en Ayamonte⁷⁴. En ocasiones la amenaza del contagio acarrea el cierre de la frontera fluvial paralizando drásticamente las actividades económicas comunes de manera que la vuelta a la normalidad era recibida con regocijo por todos, esta sensación es la que se desprende de las palabras de Abreu cuando se refería en una carta, escrita en 1818, a la reapertura de la frontera tras una suspensión temporal del comercio por sospechas de una epidemia en la ciudad de Lagos:

“se acordó el que sesara la incomunicación y pasamos una Diputación a Villa Real para anunciar a aquellas Autoridades y al pueblo que felismente podía comunicarse con Ayamonte y demás de la costa, dándonos recíprocamente los parabienes que eran consiguientes a la amistad y unión que nos hemos ofrecido, siendo yo el primero que me dirigí al Cavallero Governador y Guarda Mor que me reecivieron en sus brazos con la mayor ternura y emoción de todo el vecindario que concurrió a la orilla a juntar sus votos con los de Ayamonte y dar gracias al Todo Poderoso por tan feliz acontecimeinto⁷⁵.

Un caso de piratería ocurrió con el mismo diplomático entre abril y junio de 1814 cuando hubo varios ataques a barcos portugueses que llevaban aún a

⁷³ Ibidem. Carta de José Antonio Abreu al Cónsul General de Portugal en Cádiz, Ayamonte a 23 de septiembre de 1824.

⁷⁴ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, caja 109.

⁷⁵ Ibidem. Carta de José Antonio Abreu a don José González Vieira, Ayamonte a 6 de agosto de 1818.

Vila Real de Santo António por naves españolas⁷⁶; en estos casos se presentaban las denuncias correspondientes para conseguir una reposición por parte de las autoridades españolas.

Los fraudes en la compra de sal fueron frecuentes y, por tanto, la Administración General de Rentas, a través del Intendente General, ordenó que los representantes de las legaciones extranjeras debían estar presentes en los alfólies reales cuando se formalizaran los acopios de sal lo cual se convirtió en una tarea más de los vicecónsules lusitanos:

“Para evitar el fraude que se comete con la introducción del pescado salado en Portugal a la sombra de unas pequeñas partidas de sal que los individuos de aquella nación sacaban de nuestros alfólies... he mandado se aforen los barcos quando se presentan por la sal según las pipas que se les consideran por los paños de vela que contienen, concurriendo a esta diligencia dos peritos del mismo gremio y el Vicecónsul de aquella nación, añadiendo que en las guías que se expiden con este objeto se exprese el nombre del barco, sus toneladas, el del patrón y su tripulación”⁷⁷.

También se traficó de manera ilegal con trigo, así lo hicieron unos botes de Mértola descubiertos por Abreu en enero de 1816⁷⁸, con cargamentos de sardinas como fue el caso de un barco propiedad de un vecino de Ferragudo que introdujo en La Higerita una carga comprada por unos catalanes o con cargas de sal portuguesa.

Solesio desempeñó el cargo en los convulsos últimos años de la década de los años veinte, tiempos de suma complejidad política en Portugal⁷⁹. Tuvo que informar a Lisboa de los militares rebeldes que proclamaron, a la muerte de Juan VI, al Infante don Miguel como Rey de Portugal en detrimento de los derechos de Pedro IV, concretamente se trataba del Regimiento n.º 14 de línea acuartelado en Tavira. Su intención era extender el juramento favorable al Infante por todo El Algarve. La noche del 7 al 8 de octubre de 1826 se produjo la proclama y un ayudante de dicho cuerpo de ejército se trasladó hasta Vila Real de Santo António para levantar al resto del regimiento que estaba destacado a orillas del Guadiana. El comandante no se sumó al alzamiento y se trasladó a Lisboa. A los sublevados se unieron el Regimiento n.º 4 de cazadores con sede en Castro Marim así como también tropas de Lagos y Faro. El día 8 se refugió en la ciudad de Ayamonte el cónsul español de El Algarve y el día 9 Vila Real de Santo António publicaba su adhesión a los partidarios de la restauración del absolutismo en la figura del Infante Miguel:

“En este día juró la plaza de Villa-Real al referido Infante don Miguel, habiendo salva en ella, y en el cahique de guerra surto en el Guadiana, y a la noche iluminación. En esta tarde pasaron los Senores Gobernador de esta ciudad de Ayamonte, Comandante de Marina, Capitán del puerto,

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Birmingham, David. Historia de Portugal. Cambridge University Press, 1995, págs.133-176.

cura párroco, Contador de Marina, Auditor interino de ella, y otras varias personas de carácter, entre ellas el Comandante y Ayudante de realistas, en la falua de dicho ramo de Marina con bandera arbolada y un bote a remolque con la música de los realistas, a la plaza de Villa-Real de San Antonio, a felicitar a su Gobernador y la restitución de estos señores. Hubo repique de campana, se dice con bastante probabilidad que en Tavira han formado una reunión tituléndola Junta de Gobierno, compuesta de varios sujetos, siendo su Vicepresidente y Comandante General de las fuerzas, el Comandante de cazadores nº 4⁸⁰.

CUADRO Nº 1. DERECHOS CONSULARES. VICECONSULADO DE PORTUGAL EN AYAMONTE. 1797-1806⁸¹.

DERECHOS TIPOS DE BARCOS	DERECHOS DEL DEL CONSULADO DE CÁDIZ	DERECHOS VICECONSULADO DE AYAMONTE	TOTALES EN REALES
Cahiques, bateiras, caravelas e hiates pequeños llegando cargados y saliendo vacíos 75	30	105	
Cahiques, bateiras, caravelas e hiates pequeños llegando vacíos y saliendo cargados	75	30	105
Cahiques, bateiras, caravelas e hiates pequeños llegando cargados y saliendo cargados	150	60	210
Cahiques, bateiras, caravelas e hiates pequeños llegando vacíos y saliendo vacíos	45	15	60
Hiate, patacho, bergantín, polacas y otras em- barcaciones de dos "mastros", llegando cargado y saliendo vacío	110	40	150
Hiates, patachos, bergantines, polacas y otras embarcaciones de dos "mastros", llegando vacío y saliendo cargado	110	40	150
Hiates, patachos, bergantines, polacas y otras embarcaciones de dos "mastros", llegando cargado y saliendo cargado	200	80	280
Hiates, patachos, bergantines, polacas y otras embarcaciones de dos "mastros", llegando vacío y saliendo vacío	60	20	80
Galeras, navíos, polacas y otras embarcaciones de tres "mastros", llegando cargado y saliendo vacío	165	80	245

⁸⁰ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, caja 110. Carta de Manuel Solesio Rivero al Cónsul General de Portugal en Cádiz, Ayamonte, 12 de octubre de 1826.

⁸¹ IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, libro 200.

Galeras, navíos, polacas y otras embarcaciones de tres "mastros", llegando vacío y saliendo cargado	165	80	245
Galeras, navíos, polacas y otras embarcaciones de tres "mastros", llegando cargado y saliendo cargado	330	160	490
Galeras, navíos, polacas y otras embarcaciones de tres "mastros", llegando vacío y saliendo vacío	120	40	160
Faluchos pescadores	-	-	20
Faluchos que llegan cargados y salen vacíos	-	-	30
Faluchos que entran vacíos y salen cargados	-	-	60

CUADRO Nº 2. DERECHOS CONSULARES. RECAUDACIÓN: 1815-1827⁸².

VICECÓNSUL	BARCOS PERIODOS	TRANSEUNTES REGISTRADOS (PAPELES DE SALUD)	DERECHOS (PASAPORTES Y RECAUDADOS EN REALES)	CONSULARES
José Antonio de Abreu	1815	-	-	810
José Martín de Graça	VII-1821 / VII-1822	15	32	684
José Antonio de Abreu	I-1824 / IX-1824	37	-	780
Manuel solesio Rivero	X-1825 / III-1827	-	178	998

3.2. La pesca y el comercio como fuentes de incidentes fronterizos.

Las actividades pesqueras de españoles y portugueses fueron una fuente inagotable de diferencias entre las dos naciones fronterizas desde el siglo XVIII, sobre todo a partir de la fundación de Vila Real de Santo António por el Marqués de Pombal. Los ejemplos de desencuentros, en ocasiones muy violentos, llenaron de expedientes los archivos de las administraciones diplomáticas de ambas naciones.

En 1822 el Ayuntamiento de Ayamonte enviaba un extenso informe hasta Sevilla con la descripción de una serie de incidentes fronterizos en los que súbditos españoles habían sido violentados por las embarcaciones portuguesas encargadas de vigilar sus aguas; normalmente con el pretexto de su derecho a inspeccionar cualquier embarcación sospechosa en el río Guadiana, según la autorización que tenían tras el acuerdo firmado en 1817 por la Junta Municipal

⁸² IANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, cajas 103 y 109. Elaboración propia.

de Sanidad de Ayamonte y la Junta Suprema de Portugal⁸³ para salvaguardar la salud pública de ambas naciones. Parece que en todos los casos presentados por el informe estamos ante un exceso de celo por parte de Portugal en la aplicación de los términos pactados, en concreto del punto cuarto que decía literalmente:

“Que recíprocamente las embarcaciones de guardacostas de una y otra nación podrán observar, fiscalizar y examinar los papeles de sanidad y documentos que cada qual de los barcos de la pesca ya sean portugueses reconocidos por el guardacostas de España, o el de este a los de aquella nación, pudiendo y debiéndoles retener sin entrar en puerto en los casos sospechosos, hasta la resolución de la Junta de esta ciudad si fuere el buque español, o del cavallero guardamores de Villareal siendo portuguesa”⁸⁴.

El documento estaba formado por las declaraciones de algunos marineros españoles que relataban sus experiencias accidentadas con súbditos portugueses. Lorenzo Rodríguez, barquero de una lancha propiedad de Antonio Florete, declaró que los atropellos recibidos en la navegación por parte de portugueses, perjudicándole no sólo en sus viajes sino en los cargamentos transportados, eran tantos que no podía reducirlos a una relación. Rodríguez cargó las tintas en su declaración sobre barcos oficiales que incluso llegaron a la violencia física para registrar su barca:

“la falua de rentas portuguesas y los botes guarda costas le han hecho pasar al otro lado y registrarlo a pesar de contestarle ser españoles y botes que recojen los frutos que recolectan los vecinos de esta ciudad y los conducen a sus casas... les han baleado y se an benido abordo no ostante de caminar por las aguas de España y les han maltratado a sablazos, registrándolos y haciendoles perder las mareas y que los frutos queden a la intemperie”⁸⁵.

En términos similares se expresó el patrón José Pérez que, además de relatar las dificultades habituales que a la navegación por el Guadiana ponían los guardacostas lusos, hizo referencia al incidente que tuvo el teniente coronel Miguel del Villar; éste fue abordado en su barco y estuvo a punto de haber un tiroteo:

“yendo con su familia por las mismas aguas de España lo llamaron y porque no pudieron cambiar la bela tan pronto como a ellos les pareció principiaron a sacar los fusiles y cargando apuntaron para hacer fuego por lo que dicho teniente coronel sacó la escopeta con el fin de contestarles, y reconociéndoles eran españoles que se conducían a sus haciendas, vecinos y hacendados conocidos y honrados de esta ciudad le llenaron de injurias, diciéndoles que nada tenían que ver con eso, sino que obedecieran a su voz, fueran quienes fueran”⁸⁶.

No obstante el altercado más grave, ya que constituyó un intento de homicidio, fue el descrito por Juan Antonio Arias, comandante de la 1^ª Sec-

⁸³ Archivo General de la Administración (AGA). Asuntos Exteriores, Antigua Legación de España en Lisboa, caja 6490. El acuerdo se firmó el día 17 de noviembre de 1817, por parte lusitana rubricó el tratado Manuel Antonio Carvalho, autorizado por el comandante de armas de El Algarve.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Ibidem.

ción del Resguardo Militar de Ayamonte, en una carta remitida al cónsul de España en Lisboa José María del Castillo, para que presentara la reclamación pertinente ante el gobierno lusitano. El día 18 de enero fue apresado un barco portugués en La Higuera. El vicecónsul José Antonio Abreu alegó en su defensa que había sido retenido cuando simplemente se dirigía hacia el puerto español para solicitar la carta de sanidad y seguir viaje hasta su destino en Portugal. Arias se dirigió a La Higuera para comprobar el asunto y decidió remitir el barco hasta Ayamonte además de conducir sus géneros a la aduana en espera de la resolución administrativa que permitiera a la embarcación continuar su rumbo. Llegaron a la ciudad por el estero de Canela, aquí el barco quedó encallado pero como el mando militar tenía que volver a tierra para otros asuntos fue trasladado en una barca por los mismos marineros portugueses. El patrón y los marineros volvieron al barco en el que se había quedado de guardia un soldado al que trataron de asesinar arrojándolo al mar para poder huir según palabras de Arias:

“cometieron el criminoso atentado de aporrear al único soldado que había de guarda hasta atolondrarlo y con las voces de home morto non fala, á fondo á fondo le envolvieron en la capa y le arrojaron de cabeza con la creciente del río. Ya se vé batallando con las ansias de la muerte y sabiendo nadar hizo los últimos esfuerzos, y pudo conseguir salvarse con muchísimo quebranto y perjuicio de su salud”⁸⁷.

Durante la segunda mitad del siglo continuaron los desencuentros fronterizos. Un informe que desde la Secretaría de Estado en Madrid se enviaba en enero de 1860 al representante diplomático español en Lisboa era titulado literalmente como un “atentado cometido contra súbditos españoles en Villareal de S. Antonio”⁸⁸. Se trataba de un expediente oficial que insistía en la necesidad de reclamar a las autoridades lusitanas la imposición de sanciones para los portugueses que agredieron a unos españoles indefensos en Vila Real de Santo António el 15 de noviembre de 1859, ya que dos meses después todavía no se habían tomado medidas judiciales contra los agresores. Antes de pasar a los hechos, que sin duda demostraban el ambiente de tensión entre las poblaciones fronterizas del Bajo Guadiana, se pueden destacar algunas reflexiones incluidas en la documentación que ya entendían el altercado como testimonio de un contexto de desencuentro generalizado más que de un incidente aislado y, además, que ya también preocupaban al máximo nivel gubernamental por su posible repercusión en las relaciones políticas y comerciales hispano-lusitanas:

“La frecuencia con que se repiten de algún tiempo a esta parte semejantes agresiones y lo injustificable del ataque a que acabo de hacer referencia, ha llamado muy particularmente la atención de S.M., siempre solícita por la seguridad y el bienestar de sus súbditos”⁸⁹.

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ AGA, Asuntos Exteriores, Antigua Legación de España en Lisboa, caja 6584.

⁸⁹ Ibidem.

El expediente estaba formado por diversos informes emitidos por el Viceconsulado de España en Vila Real de Santo António al frente del cual estaba Miguel Gómez Roldán, el ayudante de Marina del Distrito de Ayamonte, la Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz y el administrador del Concejo de Vila Real de Santo António, éste por parte portuguesa.

El día 15 de noviembre, entre las cuatro y las cinco horas de la tarde, algunos patrones de barcos españoles matriculados en Ayamonte, Isla Cristina y Huelva acudían, como habitualmente solían hacer, a la lota pública de Vila Real de Santo António para comprar sardinas. El incidente comenzó cuando el patrón Juan González, alias "Cachimbo", fue recriminado por sus compatriotas acusándole de haber comprado las sardinas más caras de lo que tenían convenido entre ellos para no elevar los precios de las subastas. Según los informes de las autoridades españolas, principalmente el vicecónsul que el día de los hechos estaba ausente en Faro, cuando los portugueses se enteraron del amaño que tenían acordado los patrones españoles comenzaron a golpear e insultar a los compradores. El tumulto fue creciendo y mientras los españoles huían hacia sus embarcaciones fueron perseguidos por una turba de doscientas personas que les apedreaban. Parece que las autoridades de Vila Real de Santo António y los empleados de la alhóndiga se mantuvieron al margen sin intervenir y permitieron la agresión. Siete súbditos españoles tuvieron que ser atendidos de heridas leves en Ayamonte. La tensión fue creciendo hasta el punto de temerse por parte de las autoridades españolas una acción espontánea de represalia contra los portugueses que solían desplazarse diariamente hasta Ayamonte para diversos negocios. Y no estaban equivocados ya que el día 16, más de 50 personas se concentraban, desde las siete de la mañana, a las puertas de la Ayudantía de Marina para pedir una contestación de las autoridades por el ultraje recibido. El Alcalde de Ayamonte también tuvo que intervenir para mantener el orden público y evitar ataques, que al parecer no existieron, a los portugueses que se trasladaran hasta Ayamonte; no obstante el Administrador del Concejo de Vila Real de Santo António denunció agresiones a sus súbditos del mismo calibre que señalaban los españoles. En los días siguientes representantes del Ministerio de Marina visitaron al diplomático español para que diera su versión de los hechos y justificara su ausencia el día del incidente. En su declaración, además de expresar su apoyo a la formación libre de asociaciones entre los patrones para lograr precios ventajosos en la compra de pescado, apuntó la posibilidad de que tras el motín popular hubiese alguna persona o grupo interesado en enturbiar las relaciones entre ambas naciones:

"ya ha muchos días, hasta en mi presencia amenazan a los españoles. Vuestra Señoría sabe también que no es el mero pueblo quien propala estas ideas, sino que los instigadores son aquellos para quienes el pueblo guarda alguna diferencia"⁹⁰.

Mientras se aclaraban los hechos el vicecónsul tuvo ocasión de conocer otro incidente contra un español, concretamente se trató de la agresión al patrón

⁹⁰ Ibidem.

de la matrícula de Huelva José Vélez, también en una subasta de pescado, por parte del portugués Francisco Mascareñas, apodado "Patilla". En este caso sí parece que las autoridades intervinieron pero con bastante laxitud puesto que se dio orden para su detención pero él se negó a entrar en la cárcel y no se hizo nada más.

La versión portuguesa era evidentemente otra. Para el Administrador del Concejo, Antonio Rodrigues, sus conciudadanos intervinieron para defender al patrón español de las agresiones que le hicieron sus propios compatriotas españoles, alguno de los cuales, incluso, llegaron a esgrimir navajas.

La Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz, vistos todos los informes, en su comunicación al Ministerio de Marina no dudó en calificar los hechos, independientemente de la causa inmediata de la agresión, como un amotinamiento contra súbditos españoles⁹¹. Durante los últimos días de noviembre los representantes españoles en Vila Real de Santo António y Faro elevaron quejas diplomáticas al Ministerio de Negocios Extranjeros portugués⁹². Éstas pretendían la sanción de los agresores para que no se deteriorarán las relaciones entre ambos estados por la falta de intervención portuguesa para depurar responsabilidades, ya que en caso contrario el gobierno español podía, incluso, tomar la determinación de prohibir la compra de pescado en El Algarve lo cual acarrearía un grave deterioro económico para la zona. Las palabras del cónsul español en Faro, Manuel Gómez Roldán, no dejaban lugar a dudas sobre cómo se podía presionar diplomáticamente a través de las actividades comerciales en relación a la pesca:

"Si fuese posible que nuestro gobierno ordenara la inadmisión de pesquería portuguesa en los puertos de España, sólo esta determinación, en mi concepto, sería bastante para reducir a los habitantes de Villa Real y a los otros puertos de esta provincia a la mayor indigencia, y tal vez a emigrar; puesto que dependiendo solamente de lo que utilizan en la pesquería que vienen a comprar los patrones de Ayamonte, Isla Cristina, Huelva, etc., en su falta, no habría quien les entrase por la puerta, como decirse suele, a darles un céntimo, y en vez de agradecimiento, obran de tal modo"⁹³.

El gobierno portugués respondió el día 25 comprometiéndose a dar órdenes para aclarar unos hechos que no debían enturbiar las relaciones, según palabras textuales, de "duas nações amigas e aliadas"⁹⁴. No obstante a principios de 1860 el asunto moría administrativamente en los despachos sin ninguna sanción para nadie.

De 1877 data otro incidente en la misma línea que el anterior ya que está relacionado con las prácticas pesqueras. Exactamente se trató del abordaje de cinco traíñas de Isla Cristina, que estaban faenando entre cinco y seis millas de la costa, por un flota de 30 a 40 barcos portugueses:

⁹¹ Ibidem. Carta fechada el 3 de diciembre de 1859 en San Fernando.

⁹² Ibidem. Al frente del Ministerio estaba Nicomedes Pastor Díaz, Duque da Terceira.

⁹³ Ibidem. Carta fechada en Faro, 21 de noviembre de 1859.

⁹⁴ Ibidem. Carta fechada en Paço 25 de noviembre de 1859.

"insultando nuestra bandera, que destrozaron, cortando las redes, llevándose algunos efectos y maltratando a las tripulaciones"⁹⁵.

El incidente parece que tuvo un responsable directo en el capitán del puerto de Vila Real de Santo António que desde el 25 de agosto, a pesar de los tratados de reciprocidad firmados entre España y Portugal para permitir la pesca, había prohibido faenar en aguas lusitanas.

A pesar de los importantes conflictos pesqueros descritos no todas las relaciones comerciales hispano-portuguesas fueron fallidas, además, como hoy resulta evidente, éstas continuaron y se acrecentaron hasta alcanzar la intensidad y fluidez actual. Por otra parte, hay que subrayar para finalizar que la vocación de Ayamonte por su proyección mundial persistía a finales del siglo XIX y, en cierta manera, pudo ser prueba de ello el acuerdo municipal de 6 de noviembre de 1877 para remitir productos agrícolas, fabriles e industriales representativos de la ciudad a la Exposición Universal de París que se iba a celebrar el 1 de mayo de 1878⁹⁶.

⁹⁵ AGA, Asuntos Exteriores, Antigua Legación de España en Lisboa, caja 6622. Carta de la Dirección de Asuntos Políticos del Ministerio de Estado al Encargado de Negocios de España en Lisboa, firmada por Manuel Silvela, 6 de octubre de 1877.

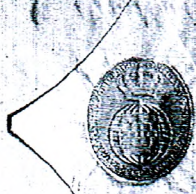
⁹⁶ Archivo Municipal de Ayamonte, Actas capitulares, leg. 29.

Consulado G^{ral.}  en Cádiz

José Gonçalves Vieira, Cavallero de la Orden

de S^{ta.} Cruz; Consul General en esta Plaza de Cádiz y Puertos Adyacentes por Su Magestad
Fidelísima El Señor D. Juan 6. Rey del Reyno Unido de Portugal, y del Brasil y
Algarve &c.

D^o quinto atendiendo a la conservación y subsistencia de los Consulados Portugueses establecidos en la Ciudad
de Ayamonte y su Distrito, y de aquellos que quedan allí arriba, tanto por mar como por tierra, y para honor
del Real Servicio de Su Magestad Fidelísima, haya persona por mi encargada que asome el Empleo de
Vice-Consul de la Nación Portuguesa, por hallarse en esta ocasión naturalmente, y para el efecto por nombre de
D. Manuel Salesio, residente en dicha Ciudad, para que pueda ejercer el Empleo de Vice-Consul interino en
la misma, y su Distrito, según a su persona cupiere, y tener todas las circunstancias que se requirieren para
cumplir y desempeñar debidamente las funciones del mencionado Empleo, y para que se obtenga el Real Pleno
placito de Su Magestad Fidelísima, y el Provisorio de Su Magestad Católica, y todos los autos y para
su virtud de este nombramiento, y según los autos que se comencian, en conformidad de mi Real Cédula
Patente pueda prestar toda el auxilio y asistencia a los Puertos Portugueses y sus tripulaciones, así de guerra
como de comercio, y sus negocios a dicho Vice-Consul interino a a buen sueldo, o a pacificador de qualquier otro
dado, o de qualquier que pueda servir entre los Portugueses, consiguiendo de los Ministros de los Reinos mencionados
los Despachos Consulares por donde a las instancias, a las que deben conformarse los mismos reynos sus
respetivos Reyes. Y en nombre de Su Magestad Fidelísima, otorgamos a todos los Consulados Portugueses que
armaron a aquel Puerto y su Distrito, o concurran al declararlo D. Manuel Salesio por Vice-Consul interino
de la Nación Portuguesa, y pide a los D.^{os} Señores Capitanes Generales, Gobernadores, Jefes o Comandantes
de Puertos, y de mar, Autoridades de Su Magestad Católica el apoyo prestado todo el auxilio que necesitaren,
y que de la conservación de los Puertos, Subsistencia, y franquicias concernidas a sus Empleos, como oportunamente
se practica. Annullum deus, presentis instrumenti per mi firmam, y sellado con el Real Sello de
este Consulado General. Dada en Cádiz a diez y nueve de nuestra Realeza, a los veinte y siete dias del mes
de Septiembre de Mil ochocientos y noventa y cinco.



José G^o. Vieira

Rey en el C^o de nombram^{to} af. 169.
a M^o de Agosto

Figura 2. Fuente: Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo, Ministério dos Negócios Estrangeiros, caja 103. Nombramiento de Manuel Salesio Rivero firmado por José Gonçalves Vieira, Cónsul General en Cádiz y puertos adyacentes de Juan VI, Rey del Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve.